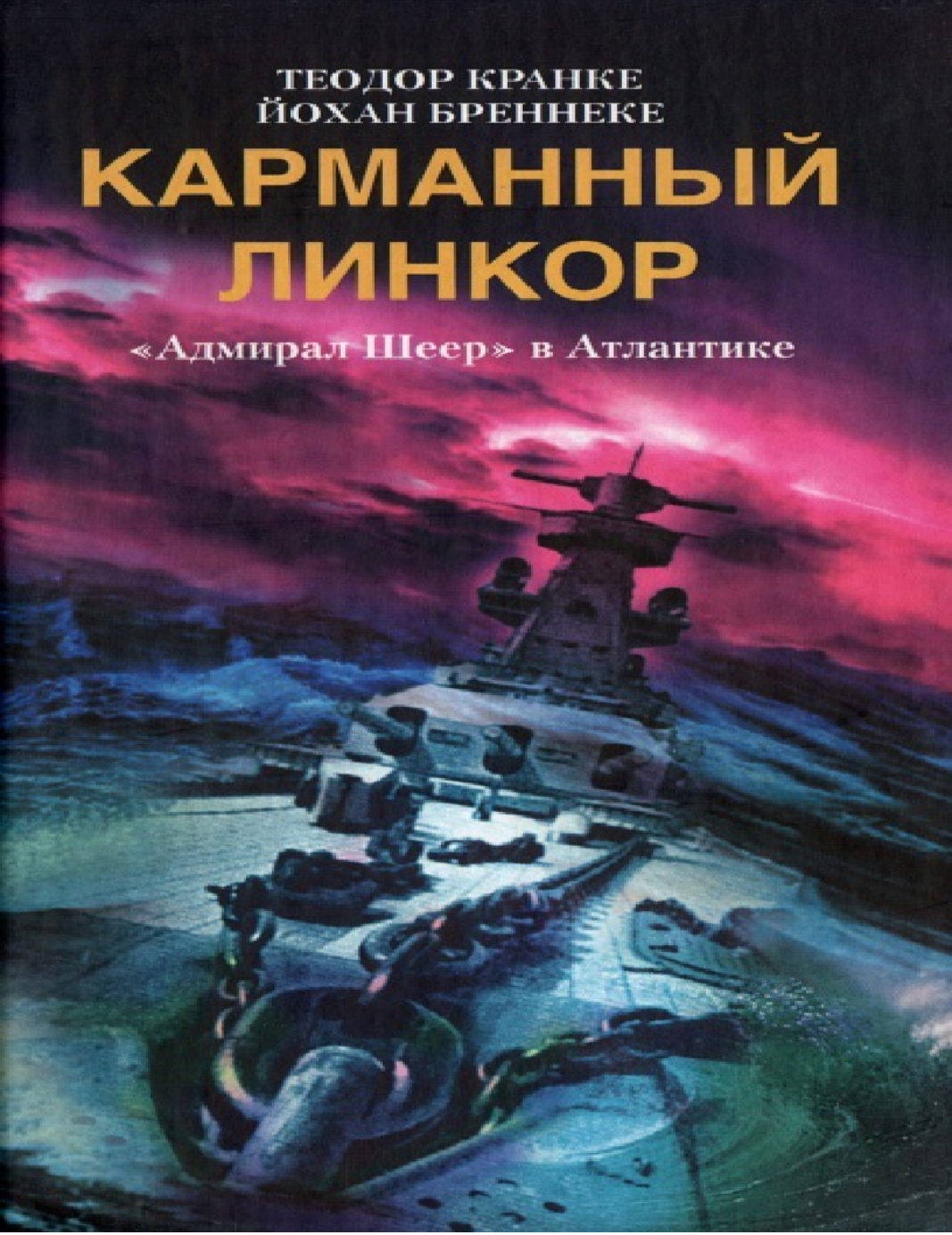
ТЕОДОР КРАНКЕ
ЙОХАН БРЕННЕКЕ

КАРМАННЫЙ ЛИНКОР

«Адмирал Шеер» в Атлантике



SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Адмирал Теодор Кранке и офицер Йохан Бреннеке объективно и подробно повествуют об истории знаменитого немецкого крейсера, действовавшего во всех климатических поясах от Арктики до Антарктики. За сто шестьдесят один день похода карманный линкор прошел 46 000 миль, захватил и отослал на родину 2 танкера, вывел из строя 19 судов. Эту операцию считают наиболее успешной из действий карманных линкоров в годы войны.

Авторы профессионально описывают сражения, уделяя много места описанию повседневного труда военных моряков.

- Теодор Кранке
  - Часть первая
    - Глава 1
    - Глава 2
    - Глава 3
    - Глава 4
    - Глава 5
    - Глава 6
    - Глава 7
    - Глава 8
  - Часть вторая
    - Глава 9
    - Глава 10
    - Глава 11
    - Глава 12
    - Глава 13
    - Глава 14
    - Глава 15
    - Глава 16
    - Глава 17
  - Часть третья
    - Глава 18
    - Глава 19
    - Глава 20
    - Глава 21
    - Глава 22
    - Глава 23
    - Глава 24
    - Глава 25
    - Глава 26

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13

Теодор Кранке
Йохан Бреннеке
КАРМАННЫЙ ЛИНКОР «Адмирал Шеер» в Атлантике

Часть первая
ОДИН В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

Глава 1
«АДМИРАЛ ШЕЕР» ВЫХОДИТ В МОРЕ

— Чертов карманный линкор!

Такие слова услыхали немецкие морские зенитчики, вытаскивая раненого британского летчика из обломков его бомбардировщика.

— Что вы сказали? — спросил один из них, знавший английский язык.

Полулежа на земле в окружении немцев, которые по возможности старались устроить его поудобнее, летчик невредимой рукой откинул волосы с глаз и ничего не ответил. Он понял, что и так сказал лишнее, и сжатые в тонкую линию губы на его искаженном лице достаточно ясно говорили о том, что больше он не произнесет ни слова.

Он и не произнес. Да только он уже успел сказать достаточно. Военно-морское командование группы «Север» в Вильгельмсхафене теперь доподлинно узнало то, о чем раньше лишь догадывалось: Королевские ВВС Великобритании направили свои усилия против тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», судно одного типа с «Графом Шпее» и «Лютцовом», мощных боевых кораблей малочисленных немецких военно-морских сил, вызывавших определенные опасения в адмиралтействе[1] и тем паче среди капитанов британского торгового флота, в чьи обязанности входило обеспечение Британских островов во время войны.

«Граф Шпее» погиб, затопленный собственным экипажем в гавани Монтевидео в ходе боя с британскими крейсерами «Аякс», «Ахилл» и «Эксетер» 13 декабря. «Лютцов», переименованный в «Дойчланд», сумел благополучно вернуться после задания домой, несмотря на все попытки британских моряков помешать ему.

Было известно, что так называемый карманный линкор «Адмирал Шеер» проходит в Вильгельмсхафене полное переоборудование, и британское адмиралтейство сильно подозревало, что по окончании ремонта корабль отправится в Северную Атлантику. А потом оно отдало распоряжение об интенсивных бомбардировках военно-морских верфей Вильгельмсхафена, надеясь нанести повреждения «Адмиралу Шееру», прежде чем он будет оснащен и уйдет в плавание. Налеты на Вильгельмсхафен упорно продолжались, потери британцев постоянно росли, но они смирились бы с потерями, если бы им удалось уничтожить или хотя бы серьезно повредить

«Адмирал Шеер», «чертов карманный линкор», как выразился раненый летчик. На самом же деле бомбардировщики ни разу не попали в цель, хотя «Шеер» с февраля по июль 1940 года находился в доке, где проходил серьезную модернизацию, и после этого еще довольно долго стоял у северного мола, пока шла доводка орудий.

Дальность действия «Шеера» составляла около 19 тысяч миль, и британское адмиралтейство имело все основания подозревать, что в стратегические планы немецкого военно-морского оперативного командования входило использование его в качестве рейдера в Атлантическом океане. Но в адмиралтействе не знали кое-каких подробностей, которых не смогла сообщить ему воздушная разведка, а именно, что карманный линкор приобрел новый силуэт, совершенно непохожий на силуэт типичного крейсера. Характерная боевая мачта, легко различимая с большого расстояния, претерпела такие изменения, что стала больше похожа на мачты линейных крейсеров типа «Шарнхорста» и «Гнейзенау» или тяжелых крейсеров типа «Хиппера» и «Принца Ойгена».

Командир «Адмирала Шеера» капитан Теодор Кранке поднял свой флаг 1 ноября 1939 года, вскоре после начала войны. В первые месяцы, пока корабль находился под его началом, почти ничего не происходило и корабль не участвовал в морских сражениях. Экипаж не имел возможности как следует узнать нового капитана, хотя было известно, что перед тем, как взять корабль под командование, он был начальником военно-морской академии, и это вызывало у экипажа мрачные опасения, что капитан окажется теоретиком и книжником, а не настоящим боевым моряком. При прошлом капитане Гансе-Генрихе Вурмбахе зенитчики «Шеера» сбили британский бомбардировщик — первый сбитый морскими или сухопутными зенитчиками с начала военных действий. Орудия других кораблей тоже стреляли по атакующим бомбардировщикам, но «Шеер» первым добился успеха. Под командованием Вурмбаха «Шееру» явно везло. Повезет ли ему так же при новом капитане? Его привычку к крепким бразильским сигарам корабельные знатоки человеческих душ посчитали добрым знаком.

Когда «Шеер» поставили в сухой док, капитану корабля приказали явиться в Берлин, где Верховное командование поручило ему оперативную подготовку к морской кампании против Норвегии. Команда не имела ни малейшего представления ни о том, что заставило капитана поехать в Берлин, ни о том, почему он так надолго задержался в столице. Но как бы то ни было, у экипажа хватало своих неотложных дел.

Половина команды состояла из новобранцев — рядовых матросов, поступивших на корабль на смену более старшим и опытным морякам, которых распределили по разным учебным центрам. Подобная реорганизационная мера стала необходимой в связи с быстрым умножением личного состава, в особенности подводного флота. Однако присутствие на борту такого количества неопытных новичков казалось командиру корабля весьма рискованным и наполняло его опасениями, учитывая известные ему секретные инструкции, которые должны были позже вступить в силу на «Шеере».

После окончания Норвежской кампании и оккупации страны капитан Кранке оставался в Норвегии начальником штаба при адмирале Беме и в июне 1940 года вернулся в Вильгельмсхафен, чтобы снова принять под командование «Адмирал Шеер». Тем временем корабль претерпел конструктивные изменения, закончил переоснащение и был готов выйти из дока. Именно тогда и начались еженощные налеты британских бомбардировщиков.

Затем корабль совершил несколько обычных пробных плаваний в Балтийском море, и после этого началась интенсивная работа по подготовке новобранцев, недавно поступивших на корабль. Поскольку многим из них еще никогда не приходилось чувствовать под ногами корабельную палубу, это была непростая задача. Однако теперь, когда «Шеер» покинул сухой док, его следовало как можно быстрее подготовить к боевым действиям, и потому подготовка продолжалась дни напролет, а зачастую и ночи. Каждый день в Балтике между Свинемюнде и Данцигской бухтой шли учебные пуски торпед и стрельба из пушек и зенитных орудий в условиях, приближенных к реальным, с имитацией неисправностей в управлении и других системах, прямых попаданий и так далее. Команду необходимо было подготовить ко всем возможным нештатным ситуациям, как вероятным, так и невероятным. Помимо этого нужно было освоить новое оборудование, испытать радиопередающий и радиолокационный аппараты. В бывшей мичманской столовой устроили вторую радиорубку, и работа тамошних радистов состояла исключительно в том, чтобы следить за иностранным радиовещанием и постоянно отслеживать широкий диапазон волн. Кроме того, предстояло испытать в действии окружаемый чрезвычайной секретностью радиолокатор.

Еще в 1912 году Имперскому военно-морскому флоту предлагалось взять на вооружение подобное устройство, но ввиду недостаточного развития радиотехники тех лет его не приняли всерьез, и только в тридцатые годы Германия снова начала

эксперименты в этом направлении, сначала на сантиметровых волнах. Работа в коротковолновом диапазоне принесла только разочарование, но затем на дециметровых волнах удалось добиться гораздо более эффективных и многообещающих результатов. В конце концов немецкие специалисты разработали радиолокационный прибор, известный как аппарат D.T., который действовал в диапазоне 80—150 сантиметров и был принят на вооружение в люфтваффе и войсках противовоздушной обороны. Этот первый аппарат окружали такой завесой секретности, что только лица, непосредственно участвовавшие в работе с ним, имели право входить в радиолокационную рубку и притом давали подписку о неразглашении тайны.

Но и во вражеском лагере шла работа над радарами. Начав с метровых волн, британцы в конце концов сосредоточили внимание на ультракоротких волнах в диапазоне 9 сантиметров. Этот диапазон коротких волн обеспечивал более быстрый и точный прием, а также более четкое изображение на экране радиолокатора. Кроме того, коротковолновый прибор был легче и удобнее в обращении, таким образом, им можно было оснастить небольшие суда и даже самолеты, тогда как вес и размеры прибора, принятого на немецком флоте, не позволяли использовать его на кораблях меньше эсминца.

На втором этапе войны вражеский радиолокационный аппарат превосходил немецкие разработки, имел больший диапазон действия и обеспечивал более четкое и точное изображение. Однако первые аппараты были установлены на британских кораблях не раньше 1941 года, да и то на борту лишь нескольких крейсеров, так что в начале войны на море немецкий флот обладал большими преимуществами в том, что касалось радиолокационного обнаружения.

Все новые и новые моряки поднимались по сходням «Шеера» и бросали на палубу свои матросские вещмешки. Вопросы о том, где они все разместятся, да и вообще как их собирается использовать начальство, оставались пока тайной.

Штатный личный состав корабля в мирное время составлял 1100 человек, но сейчас там находилось уже 1300, включая резервистов из торгового флота, которые ломали себе голову над тем, кому они понадобились на борту тяжелого крейсера.

Первый же вопрос, который задает моряк, оказавшись на новом корабле, всегда звучит так: «Что у вас тут за капитан?» Тот, кто пробыл на корабле не один день, уже мог ответить на него: «Нормальный капитан». А тот, кто прослужил еще дольше, мог даже обосновать свое мнение: «Никто, кроме него, не проводил нас через Холнисский пролив во внутренний Фленсбургский

фьорд, а он провел. Стоял на мостике и невозмутимо дымил бразильской сигарой, как будто мы шли по рельсам». Лед настороженности, с которой встречают матросы всякое новое начальство, растаял. Кранке завоевал симпатию своих подчиненных.

Каждому вновь прибывшему вручали инструкцию с тем расчетом, что она заставит его немного потренироваться, поскольку он должен был по очереди явиться почти в двадцать разных мест, где ему назначали место по боевому расписанию, место на случай пожарной тревоги, химической тревоги и так далее, а также предоставляли спальное место, подвесную койку, спасательный пояс и дополнительное обмундирование, в которое входил тропический комплект. От любых вопросов по последнему пункту отмахивались стандартным ответом: «Не задавайте вопросов; тропический комплект входит в стандартное обмундирование».

В октябре «Шеер» пришвартовался в Готенхафене, и там его команде было чем заняться, чтобы не терять время на пустые раздумья. На борт грузили снаряды всевозможных калибров, запчасти, ящики с инструментами и материалами в таких количествах, что можно было подумать, будто «Шеер» собирается строить где-то судоверфь. Подъезжал грузовик за грузовиком, доставляя провиант. Ящики и мешки складывали грудами на палубах, так что вскоре между ними почти не осталось свободного места. Притом там было столько капусты, что в души матросов закралось подозрение, не вегетарианец ли их новый капитан.

Разумеется, в воздухе носилось множество слухов, но ни один из них не подтверждался. Кроме самого капитана, никто ничего не знал. Планы военно-морского оперативного командования относительно «Шеера» окутывала столь непроницаемая завеса секретности, что ни одному богатому на домыслы сплетнику на борту и в голову не пришло, что их корабль пошлют охотиться за коммерческими судами, тем более принимая во внимание, какая участь постигла «Графа Шпее». Ну да, конечно, «Шеер», может быть, отправится в Гренландское море, совершит один рейд с последующим отходом, не больше. Но боевые приказы за подписью гросс-адмирала Редера, отпечатанные на трех страницах, уже лежали в капитанской каюте, и капитан Кранке уже знал, что в них.

Пыхтящий, грохочущий портовый паровоз подвозил к месту швартовки «Шеера» состав за составом, и разгрузка товарных вагонов продолжалась днем и ночью. Среди разнообразных припасов, присланных Департаментом военно-морского

снабжения, были всевозможные сыры разных размеров и форм. Среди них оказалось несколько круглых, весивших больше центнера. Этот самый сыр помог кое-кому разобраться, что к чему на «Шеере».

Занимавшаяся погрузкой сыров на корабль рабочая бригада состояла из новичков, которых на время предоставили самим себе; поблизости не было видно ни младших, ни старших офицеров.

— Интересно, как можно сносить эти громадины по таким сходням, — проворчал один матрос по имени Фитье Мартинс. — Давайте лучше их скатим.

Какое-то время все шло хорошо, как вдруг один тяжелый сыр с ужасающим грохотом упал на чей-то стоявший внизу рундук, погнул металлическую стенку и сбил замок.

— Будет тебе три наряда вне очереди, если его не поправить, — заметил один из механиков топки, которые случайно проходили мимо. — Погоди, надо попробовать.

Через несколько минут они вернулись с инструментами и, к великому облегчению Фитье Мартинса, сумели починить рундук и вернуть ему аккуратный вид. В ответ на его благодарность они пожали плечами:

— Да мелочи. Дашь закурить, и ладно.

Мартине с признательностью достал пачку сигарет, но два услужливых матроса отказались от пачки и взяли себе по сигарете. Однако на этом их помощь еще не закончилась.

— Послушай-ка, — сказал один механик. — Ты ведь здесь новенький? Ну вот и запомни, что ты служишь не на каком-нибудь корыте, а на «Адмирале Шеере», так что выполняй, что тебе сказано, как следует.

Мартинс изумленно уставился на него.

— Вот так так! — воскликнул он. — По-моему, кое-кто добивается повышения.

— Да нет, просто когда мы пойдем на задание, я хочу вернуться назад целым и невредимым. Если тут все будут так же халтурить, как ты со своими сырами, то мы вообще не вернемся домой. На «Шеере» все выполняют свою работу как следует. Как только ты это уразумеешь, тебе сразу станет легче. Будь здоров. И без обид.

Таким образом на корабле укреплялся дух товарищества, и вскоре уже не требовалось надсмотрщика над новичком, свои же товарищи указывали ему на ошибки.

Время от времени «Шеер» примерно на день выходил в море, чтобы попрактиковаться в стрельбе и освоить оборудование. После чего он снова возвращался к прежнему месту швартовки и

погрузка продолжалась.

17 октября рабочая смена «Шеера» получила приказ погрузить картофель на корабль снабжения «Нордмарк», пришвартованный у того же причала чуть поодаль. Матросы заворчали — как будто на «Шеере» нечем заняться.

Тем же вечером капитан «Нордмарка» Грау поднялся на борт «Шеера», чтобы навестить своего коллегу капитана Кранке. Это не привлекло внимания; капитаны других судов часто бывали на «Шеере».

— Auf Wiedersehen, — сказали друг другу оба капитана при прощании.

И в этом тоже не было ничего необычного — просто оба они знали, что то «свидание», до которого они прощались, будет неслучайным и состоится, если ему суждено состояться, посреди Атлантического океана, когда «Адмирал Шеер» встретится с кораблем снабжения «Нордмарк».

На следующий день «Нордмарк» отошел от причала, но на его место встал «Дитмаршен», и оба корабля были так похожи, что на «Шеере» даже не заметили разницы. У матросов по-прежнему хватало дел, чтобы не тратить время на пустое любопытство.

Три дня на корабле не было капитана. Только первый помощник знал, что он в Берлине в S.K.L., или военно-морском оперативном командовании, а затем он отправится в Вильгельмсхафен в командование группой ВМС «Норд». В отсутствие капитана вопросами забросали его ординарца, но тот мало что мог сообщить.

— Не имею ни малейшего понятия. Но вот что я вам скажу: пару дней назад я зашел к нему в каюту, как раз когда тут были два капитана, и услышал, как один говорит: «Вы ищете неприятностей, Кранке. Вы, наверное, с ума сошли». Спрашивается, почему это Кранке сошел с ума и каких таких неприятностей он ищет?

Этот вопрос тоже остался без ответа. На самом деле ординарец услышал, как один из двух капитанов, старых друзей Кранке, заглянувших попрощаться со своим товарищем, прямодушно отозвался о задаче, которую предстояло выполнить «Шееру».

— У тебя почти нет шансов, — продолжил он, когда ординарец снова вышел из каюты. — Один против десяти, не больше. У британцев было время усовершенствовать оборону, а после истории с «Графом Шпее» они будут смотреть в оба.

22 октября матросы, как обычно, вернулись из увольнительных. На следующее утро в половине девятого поступил приказ готовиться к отплытию.

— Все на борту, Грубер? — спросил капитан первого помощника.

— Все, капитан, — последовал ответ. — На берегу в увольнительной никого.

«Achtung, — раздался голос по громкой связи. — Проверка тревожного сигнала».

Раздался душераздирающий звук. Разноцветные сигнальные флажки, будто одеревеневшие, стали торчком на утреннем ветру. Их быстро спустили, заменив на другие. Рядом носами разрезали волны два приземистых буксира. По сравнению с громадным, низко посаженным корпусом «Шеера» они казались скорлупками. Но мощи у них хватило, чтобы без особого труда отвести «Шеер» от причала.

— Отдать носовые и кормовые концы!

Тяжелые стальные цепи, крепившие «Шеер» к причалу, с плеском рухнули в грязно-серую воду, и на фор-марсе затрепетал «Антон» — белый флажок с диагональным красным крестом — в знак того, что корабль выходит в море.

Буксиры отошли от корабля, и «Шеер» прошел мимо мола на своем ходу.

— Итак, господа, — сказал Кранке офицерам, собравшимся на мостике, — началось.

«Мы идем в поход!» Новость понеслась по кораблю, застучала в двери, промчалась по сходным трапам, проникла сквозь переборки. Только что кок жаловался на нехватку яиц, но теперь он забыл об этом, бросил половник, который держал в руках, и выбежал на палубу. Матросы финансовой части потеряли интерес к столбикам цифр и прильнули к иллюминаторам, чтобы в последний раз бросить взгляд на берег, понимая, что наконец они выходят в плавание. Каждый, кого не занимала неотложная работа, поспешил на палубу.

И тогда по кораблю пробежала дрожь. Ее ощутили все. Дизели заурчали, поворачивая ходовые винты. Над трубой поднялось пляшущее облачко горячих испарений, словно огненный выдох дракона. Машины работали, винты делали быстрые обороты. На этот раз «Шеер» не просто выходил в море, чтобы вернуться через пару дней на свою стоянку. Это был настоящий поход. Корабль уходит на несколько недель, может быть, месяцев, и все это понимали. А может быть, навсегда?..

Отныне на борту будут господствовать другие законы. Вместе с последним швартовым, который с плеском упал в воду, вдруг порвались все нити, связывавшие моряков с их женами, подругами, родителями и друзьями, оставшимися на берегу.

Причал позади все уменьшался и уменьшался, и стоявшие

там люди вскоре стали неразличимы. Все они махали вслед кораблю, но только потому, что так принято провожать корабль, а не потому, что хоть один из них знал о том, что «Шеер» отправился в поход. Там не было никого, кто специально пришел бы пожелать ему счастливого пути, и прощальные взмахи были столь же равнодушны и пусты, как тот унылый октябрьский день с дождевыми облаками.

Готенхафен скрылся за кормой, «Шеер» обогнул Хелу, и перед ним, словно привет из прошлого, возник парусный корабль. Это был четырехмачтовик «Падуя», учебное судно немецкого торгового флота, и он направлялся по тому же курсу, что и «Шеер». Для моряков «Шеера» это было последнее радостное приветствие из дома, которое поднимало настроение и вселяло уверенность.

13.30. Суша скрылась из вида, хотя ветер, овевавший корабль, доносил с берега насыщенный запах осенней земли.

— Свистать всех наверх! — отдал приказ первый помощник. — Команде собраться на корме.

За исключением тех, кто не мог оставить свой пост, члены экипажа собрались на корме корабля.

Машины замедлили ход и остановились, «Шеер» неподвижно встал там, где не приходилось опасаться врага, даже подводных лодок.

Тогда капитан Кранке обратился к своему экипажу, кратко рассказав о боевой задаче, которую предстояло выполнить кораблю, напомнив о превосходящих силах противника и предупредив о том, что теперь им придется иметь дело с умелым, опытным и храбрым врагом, который будет сражаться до последнего.

— Если нам придется вступить в бой, — закончил он свою речь, — пусть каждый человек на борту этого корабля выполнит свой долг в духе великого мореплавателя, чье имя носит корабль.

Всю ночь «Шеер» прокладывал путь по волнам Балтийского моря. Ни один маяк не помогал штурману в его задаче. Все они погасли сразу же после начала войны. Корабль миновал Фемарн по дороге к Большому Бельту и Северному морю через Каттегат и Скагеррак. Но в Бельте, напротив Кьельснора, машины «Шеера» пришлось остановить, и корабль лег в дрейф. Цепь маркерного буя, который сообщал о местонахождении останков кораблекрушения и еще не попал на морские карты, запуталась в гребном винте. В течение некоторого времени корабль маневрировал взад-вперед, пытаясь освободить цепь, но безуспешно, так что в конце концов за борт пришлось отправиться водолазу, облаченному в обычный громоздкий костюм.

Он медленно карабкался вниз по легкой металлической лестнице, спущенной для него, и затем исчез под водой. Стоял конец октября, и вода была очень холодная. К полудню цепь была распутана и гребной винт освобожден. «Шеер» смог продолжать путь, но на борту хватало суеверных матросов, которые посчитали происшествие дурным предзнаменованием.

К 9 часам вечера «Шеер» был в Каттегате, когда пришла радиограмма из командования ВМС «Норд». Она сообщала о том, что перед минным заграждением Скагеррака замечен патруль вражеских подводных лодок, и по согласованию с командующим флотом в Вильгельмсхафене предлагала «Шееру» изменить план и идти в Северное море через Кильский канал. Капитан Кранке приказал бросить якорь и в ту ночь оставаться на месте, а на следующее утро повернуть в сторону Киля.

Как только стало известно о том, что крейсер пойдет через канал Кайзера Вильгельма, начальников всех служб от артиллерии до снабжения внезапно осенила мысль о том, что в Киле они смогут добрать все недостающие вещи, которые не успели получить из-за внезапного отплытия «Шеера», и тогда они разом явились к первому помощнику со своими запросами.

— На берег никто не сойдет, Грубер, — твердо сказал Кранке своему заместителю. — До тех пор пока мы не вернемся из похода, никаких контактов с берегом не будет. Всем на корабле известно, что нам предстоит, и дать кому-то сойти на берег — это значит напрашиваться на неприятности. Проследите за тем, чтобы, пока мы не пройдем шлюзы, на землю не отправилось ни единое письмо и вообще не было никакой связи с берегом.

— Слушаюсь, господин капитан.

Этот вполне понятный приказ был выполнен. Ни единая душа не ступила на землю, а когда местные лоцманы поднялись на «Шеер», им сказали, что корабль направляется в Вильгельмсхафен. 26 октября «Шеер» в полном одиночестве встал в Брунсбюттеле и на следующий день ранним утром вошел в пролив. С того момента, когда он наконец появился на Эльбе, эсминцы и истребители обеспечивали его защиту от подводных лодок и нападений с воздуха. К сожалению, погода стояла прекрасная: яркое солнце, отличная видимость — слишком отличная — и практически никого в море. Во всяком случае, врага тоже не было видно. С наступлением сумерек у маяка Нордерней к «Шееру» приблизилась флотилия вражеских торпедных катеров, и тогда он на всех парах пошел прямо на север. Незадолго до рассвета он укрылся в пустынном фьорде в окрестностях Ставангера, чтобы переждать там до наступления сумерек, и снова находился под защитой истребителей.

Ближе к вечеру поступило сообщение о приближении вражеских самолетов к берегу, но через некоторое время они повернули на запад, и «Шеер» покинул фьорд. До самого Стадтландета он опять шел в сопровождении небольших кораблей, которые затем повернули назад. После этого «Адмирал Шеер» остался в одиночестве, и капитан распорядился взять курс на северо-запад. Следующим пунктом должен был стать Датский пролив, отделяющий Исландию от Гренландии, относительно узкий отрезок воды, который открывал вход в Атлантический океан и находился под постоянной охраной противника, как раз для того, чтобы не дать немецким военно-морским подразделениям прорваться в Атлантику.

К несчастью для «Шеера», погода оставалась прекрасной, а капитан предпочел бы туман с дождем, ему не помешала бы даже порядочная буря. Метеоролог не мог обеспечить необходимую погоду; самое большее, на что он был способен, это лишь точно истолковать намерения «небесной канцелярии». Метеоролог произвел расчеты, запустил шары-зонды и проанализировал сводки немецких метеорологических кораблей, несших службу в море, замаскированных под датские, норвежские или голландские суда, а также секретных метеостанций, установленных в Гренландии и на Шпицбергене, покрыв свои карты и графики путаницей разноцветных линий. И всех его усилий хватило лишь на то, чтобы пообещать более подходящую погоду во второй половине завтрашнего дня.

Лейтенант Старзински, вахтенный офицер, рассказывал матросам о том, что он шесть раз ходил по Датскому проливу и никогда еще не видел, чтобы море было так спокойно. Но хотя ветер дул едва-едва, довольно большие волны качали корабль, и эта качка вместе с непрерывной пульсацией машин уже нашла первых жертв среди молодых матросов. Два матроса из вахты Старзински сначала побледнели, потом позеленели. Они оглядывались вокруг, будто прося помощи, но товарищи ничем не могли им помочь. У одного из них так ослабели колени, что он хотел было сесть, но Старзински по долгому опыту знал, что в таких случаях быть жестким значило быть добрым.

— Возьмите себя в руки! Не прекращайте работы и не думайте об этом. Больше вам никак не справиться.

Он говорил резко, но верно, ведь тошнота зависит от воли не меньше, чем от чего-либо другого, и лучшее лекарство от нее — упорная сосредоточенность на работе.

Теперь капитану было не до сна. Если кто-то хотел его видеть, то отправлялся искать его либо на мостик, либо в штурманскую рубку. На пути через Датский пролив в любой

момент можно было ожидать встречи с вражеской воздушной разведкой или даже морскими силами противника. Командир «Шеера», его экипаж и те немногие военно-морские базы, которым было известно о его задании, изо всех сил старались скрыть его отплытие от врага, но в Готенхафене жили и работали поляки. Кроме того, «Шеер», возможно, видели с кораблей в Бельте и сообщили о его передвижениях по радио. К тому же в Норвегии действовало движение Сопротивления. Фьорд у Ставангера казался пустынным и лежал в стороне от морских путей, но, несмотря на это, там могло быть множество следящих глаз…

— Самолет в двухстах двадцати пяти градусах по левому борту. Летит очень низко и далеко.

Каждый, у кого нашелся морской бинокль и кто мог отлучиться от работы, направил взгляд в указанном направлении. Когда поступило донесение, капитан как раз вздремнул, сидя в штурманской рубке на жестком кожаном диване. Он тут же вскочил на ноги и побежал к ближайшей оптической трубе.

Самолет оказался в пределах досягаемости артиллерии, и стволы зенитных орудий пришли в движение. «Цель взята», — доложили зенитчики. Но точка вдалеке продолжала уменьшаться. Теперь ее можно было разглядеть только в самый сильный бинокль.

— Это, наверно, один из наших самолетов-разведчиков, — сказал капитан, и в ту же минуту Старзински доложил, что его самый дальний пост наблюдения придерживается того же мнения.

С такого расстояния нельзя было рассмотреть детали, но капитан знал, что Верховное военно-морское командование обратилось в люфтваффе с просьбой отрядить несколько воздушных патрулей, чтобы облегчить «Шееру» прорыв в Атлантику. Но смог ли летчик люфтваффе распознать очертания «Шеера», это другой вопрос. Абсолютная секретность, в которой проводилось мероприятие от начала до конца, не позволила даже намекнуть летчикам о местонахождении «Шеера», не говоря уж о том, чтобы дать им понятие об измененном силуэте корабля.

— Если он нас видел, — а раз мы его видели, то, скорее всего, и он видел нас, — я надеюсь, он не будет нам докучать, — сказал капитан, но тут с радиограммой явился радист. — Я так и думал, — сказал Кранке, прочитав сообщение. — Кто бы это ни был, он может катиться к черту.

Радиограмма говорила, что самолет действительно принадлежал немецким военно-воздушным силам и летчик заметил корабль, приняв его за вражеское судно, и сообщил по радио его точные координаты. Конечно, сообщение было зашифровано, но шифр, используемый в люфтваффе, был гораздо

проще военно-морского кода, поскольку самолет не мог взять на борт большой и тяжелый шифровальный аппарат. Поэтому были все основания опасаться, что противник тоже услышал это сообщение, разоблачившее «Шеер», и, возможно, расшифровал его.

«Самолет возвращается», — поступило новое донесение. Он все так же держался на почтительном расстоянии, хотя и несколько ближе с левого борта, чем раньше, и наблюдатели на борту «Шеера» ясно сумели разглядеть в нем «Дорнье-18». Желая убедиться, что летчик не замышляет ничего дурного, Кранке приказал дать опознавательный сигнал. До мостика донесся резкий звук выстрела, в воздухе зашипели цветные огни и медленно опустились на поверхность воды. В ответ самолет с шипением выпустил ракету того же цвета, который был назначен на тот день. Дважды после этого «D-18» производил выстрел и дважды отвечал «Шеер», а затем самолет набрался смелости, чтобы приблизиться к бронированному колоссу. Когда самолет пролетел мимо «Шеера» по правому борту, матросы почти разглядели лица летчиков, которые махнули руками стоявшим на палубе.

— Да, трус не будет летать здесь в одиночку, — сказал Кранке. — А если б у них отказали двигатели…

Глава 2
НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА

Солнце садилось над морем, похожим на кипящую смолу, и еще до того, как оно опустилось за горизонт, его поглотили свинцово-серые облака. Сгустилась тьма, и начали сбываться предсказания «лягушки в кувшине» — так называли корабельного метеоролога. Погода переменилась к худшему — или к лучшему, это с какой стороны посмотреть. На следующий день Кранке до полудня продолжал идти северо-западным курсом, а затем, положившись на данные метеоролога, приказал повернуть корабль прямо на запад в сторону Гренландии, собираясь сделать попытку пройти через пролив под покровом ночи.

Точно по расписанию небо начало заволакиваться тучами. С северо-запада налетал ветер, хлестал дождь, смешанный с градом, а потом из низких серых облаков повалил снег. К вечеру поднялся сильный ветер, и «Шеер» стал раскачиваться на волнах, которые на глазах становились все выше. Над Исландией уже собрался циклон. «Шеер» испытывал сильную бортовую качку, и матросы-новички в страхе уже начали сомневаться, что кто-то способен выжить после подобных страданий. Но более опытные товарищи нашли для них слова поддержки и утешения:

— Это только начало, ребята. Когда сначала дождь, потом ветер, это цветочки. Если наш метеоролог не ошибся, что вряд ли, сегодня к ночи у нас будет настоящий полярный ураган.

— Мы, конечно, не пойдем ни в «ревущие сороковые»,[2] — сказал другой, — ни вокруг мыса Горн, но с вас хватит и этого. Узнаете, почем фунт лиха.

Говоривший был матросом призовой команды, и ему доводилось огибать мыс Горн на паруснике.

— Откуда ты знаешь, что мы туда не пойдем? — сказал третий.

— Спятил ты, что ли? — сказал четвертый. — Как это мы пойдем в Индийский океан в таком виде? Ну уж нет! Нормальное английское море.

«Шеер» уверенно шел сквозь бурное море на скорости 20 узлов. Громадные волны разбивались о его палубу и окатывали с носа до кормы. На верхних палубах было пусто. Обслуживающий персонал находился только у тяжелых пушек и верхних зенитных орудий. Никто не осмеливался подняться на верхнюю палубу, предварительно не обвязавшись веревкой. Вдруг боцман Хеллгерт заметил, что у зенитного орудия по правому борту остались

ничем не защищенные снаряды. Он велел матросу обвязаться веревкой и исправить оплошность, но тот ничего не сумел сделать в одиночку. Тогда Хеллгерт воспользовался, как ему показалось, кратковременным затишьем между шквалами и рванулся вперед, чтобы помочь матросу, но в тот же миг на палубу обрушилась большая волна.

Немного позже расчет 10,5-сантиметровой зенитной пушки, расположенной на корме, услыхал чьи-то стоны. Матросы пошли разузнать, в чем дело, и увидели какую-то груду у подножия кормовой орудийной башни. Тогда пара смельчаков, не побоявшихся выйти на палубу, обвязались веревками и нашли раненого моряка в бессознательном состоянии. Это был тот матрос, которого боцман Хеллгерт послал к снарядам. Его осторожно снесли в корабельный лазарет, где врач установил, что оба бедра у него сломаны. Когда к матросу вернулось сознание, он первым делом спросил о боцмане Хеллгерте, который вышел на палубу, чтобы ему помочь. Первый помощник, поспешивший спуститься в лазарет, немедленно приказал искать боцмана. Тем временем раненый продолжал рассказывать:

— Боцман вышел на палубу, чтобы мне помочь, и, хотя было жутко холодно, снял китель, чтобы он не мешал ему двигаться. Мы успели отвязать только один ящик, как вдруг на нас обрушилась здоровенная волна. Меня швырнуло на что-то, и я почувствовал ужасную боль в ногах, а больше я ничего не помню.

Оказалось, что нигде нет не только боцмана Хеллгерта, но и матроса Римке. Когда об их отсутствии доложили на мостик, капитан тут же приказал развернуть корабль на 180°, несмотря на сильное волнение, и в течение получаса море освещали прожекторами. Вода была холодна как лед, дул ураганный ветер, в таких ужасных волнах удержаться на поверхности было невозможно. Наконец «Шеер» прекратил поиски и вернулся на прежний курс. Это была первая потеря, которую понес корабль, и все чувствовали себя подавленно.

Шторм бушевал все яростнее, волны вздымались все выше, и капитану пришлось отказаться от первоначального намерения обойти Северный мыс Исландии в полночь, потому что корабль просто не мог идти на скорости 20 узлов. Однако видимость становилась все хуже и обещала остаться плохой даже после рассвета, и Кранке надеялся, что туман ляжет защитной завесой вокруг корабля.

К полуночи шторм превратился в ураган, и ветер сменился с северного на северо-восточный. Это полностью устраивало Кранке: чем больше свирепело море, тем лучше было для него. «Шеер» кидало на волнах, но капитан не имел возможности

поступить так, как поступил бы в мирное время: поставить корабль носом по ветру и выйти из шторма. Он был вынужден использовать каждую минуту ненастья, чтобы проскользнуть по Датскому проливу незамеченным.

На палубе рисковали находиться только те, кто крепко привязался веревкой. Весь корабль покрылся ледяной коркой, и на ют запретили выходить даже обвязавшись. Нескончаемые ряды крутых валов один за другим разбивались о судно, полностью накрывая корму и откатываясь назад. Перед самым рассветом «Шеер» вошел в пролив.

Летом и осенью Датский пролив свободен ото льда и имеет в ширину больше 320 километров, но когда налетает северный ветер, а тем более северо-восточный ураган, он не настолько широк, чтобы громадные волны, врываясь широким фронтом из Гренландского моря, могли беспрепятственно пройти через него. В итоге пролив превращается в туннель бушующих волн, где в узком коридоре накатываются друг на друга колоссальные массы вздымающейся воды. Поскольку волны не могут схлынуть ни на восток, ни на запад, ибо с одной стороны путь им преграждает Гренландия, а с другой Исландия, они поднимаются до небес, и валы высотой 15 метров — там самое обычное дело. К тому же волны, не находя другого выхода, откатываются назад в пролив, и он превращается в кипящий, бурлящий котел, где тяжелые валы катятся во всех направлениях сразу.

В таких вот условиях «Шеер» пытался прорваться в Северную Атлантику. Несмотря на массу корабля, волны били и швыряли его то в одну, то в другую сторону. Корабль тяжело врезался в воду и кренился, вздымался и падал, с трудом прокладывая путь среди громадных волн, и всем находившимся на борту приходилось несладко. Порой корабельные приборы показывали крен до 37°, и не одного из опытных моряков, бывших капитанов гражданского флота, обуревали сомнения. В отличие от торгового судна коэффициент крена у «Шеера» как у боевого корабля был гораздо выше. Машины располагались ниже ватерлинии, над ними шли цейхгаузы и погреба боеприпасов, но бронированные башни больших 28-сантиметровых пушек, прочая корабельная артиллерия и две тяжелые мачты со всей оснасткой находились намного выше ватерлинии. Как удачно, думали бывалые моряки торгового флота, что «Шеер» нагрузился до планширов.

В жилых помещениях царил хаос, как после тяжелого боя. По каютам взад-вперед прокатывалась вода. Рундуки перевернулись. Несколько матросов, освобожденных от вахты из-за плохого самочувствия, из последних сил пытались цепляться за первое, что попадало под руку, и уже перестали понимать, на каком они

свете. Вода бурлила и булькала, распахнутые рундуки и всевозможные предметы вроде одежды и осколков битой посуды угрожающе носились от стены к стене. Матросы, изнемогая от морской болезни, ни на что не обращали внимания.

В умывальнях раковины сорвались с креплений, а в гальюнах несколько унитазов ездило во все стороны по мокрому полу. Вода заливалась сквозь палубные вентиляционные отверстия, с которых буря содрала крышки. В кладовых мешки с мукой превратились в мешки с цементом, бобы рассыпались по всему полу, вода залила все каюты и все проходы.

После ужина, сопряженного с риском и потребовавшего акробатической ловкости, когда за столами практически не осталось места для людей, так как все было затянуто сеткой, удерживающей посуду, лейтенант Брейтхаупт пошел к себе в каюту, чтобы вздремнуть перед тем, как наступит его очередь идти на полувахту. Он-то считал, что уложил свои вещи самым аккуратным образом, но вид у каюты был как после большого погрома. Сначала он всячески старался разложить все по местам, но как только ему удавалось схватить одну вещь, другая за его спиной уже убегала от него. Тщетно гоняясь за своим добром, он вдобавок насажал себе синяков и в конце концов на все махнул рукой.

Может быть, подумал лейтенант, эту кутерьму легче переносить в лежачем положении? Но на опыте он вскоре убедился, что спать в такой обстановке совершенно невозможно. Его то переворачивало вверх тормашками, так что кровь приливала к мозгу, то бросало вниз, и он оказывался практически стоящим на ногах. И лишь поручни не давали ему упасть с койки, когда корабль бросало в обратную сторону. В довершение всех этих неудобств оглушительно бухали машины, преодолевая сильное волнение.

Каюта Брейтхаупта напоминала заколдованную комнату. Казалось, что одежда, развешанная на радиаторе для просушки, живет собственной жизнью. Когда корабль заваливался на бок в одну сторону, она выпрямлялась, как флаги на ветру, а когда его кидало в другую сторону, одежда ударялась о переборку. А какой стоял шум! Уши закладывало от непрестанного грохота и рокота, стука и треска, лязга и дребезжания, щелканья и хруста, громыхания и звяканья, баханья и хлопанья, гула и рева, а вода шипела и свистела, булькала и журчала, плескала и хлюпала. Казалось, надежды нет. Брейтхаупт бросил попытки уснуть и встал с койки.

По крайней мере в этом хаосе воды, ветра и брызг с низко нависающими тучами, до которых можно достать рукой,

свирепыми шквалами с градом и снегом едва ли стоило опасаться появления вражеского судна. Если Датский пролив и патрулировали британские корабли, то в такую погоду они, конечно, постарались бы укрыться где-нибудь или повернули носом по ветру и меньше всего стали бы думать о встрече с немецким карманным линкором. А что касается воздушной разведки, то о ней не могло быть и речи; ни британские ВВС, ни люфтваффе не поднялись бы в воздух в такое ненастье — а если бы и поднялись, то ничего бы не разглядели. Поэтому капитан обошелся минимальным количеством людей на дежурстве. Остальные могли отдохнуть или поспать, если сумеют. 4, 5 или 6 ноября отдыхать будет некогда.

Только те, в чьем ведении находилось управление кораблем, оставались на вахте, и разбушевавшаяся стихия ни на минуту не давала им расслабиться. Сам капитан привык к бурям во время долгой службы на эсминцах, но однажды и он не удержался на ногах, когда тяжелый вал обрушился на корабль и сильно накренил его. Капитана бросило в угол мостика, вдогонку за ним полетел рулевой, тоже не устоявший на ногах, а молодой матрос, сумев не потерять головы, рванулся вперед и взял управление на себя, пока рулевой не дополз до своего места у кнопочного рулевого аппарата.

Из-за того, что вокруг падало все и вся, в лазарете у матроса со сломанными бедрами начала прибывать компания из раненых. Несколько человек из аварийной бригады, пытавшихся задраить вентиляционное отверстие на носу, с такой силой швырнуло вниз, что им тоже потребовалась врачебная помощь. Даже закаленный в штормах капитан сломал руку, а первого помощника чуть не смыло за борт. В последний момент его оттащили матросы.

Действительно можно было подумать, что, как заметил командир подводной лодки Шондер, люди делятся на три группы: живых, мертвых и моряков.

В полночь в наилучшем расположении духа на мостик явился метеоролог Дефант.

— Ну что, господа, — бодрым тоном осведомился он, — вы мной довольны?

— Хорошенького помаленьку, — проворчал штурман фрегаттен-капитан Хюбнер. — По-моему, вы перестарались.

Сквозь завывание ветра Дефанту послышалось в его словах скрытое уныние.

— Что случилось? — спросил он.

— Мы потеряли пару добрых моряков, в том числе боцмана Хеллгерта, — сообщили ему. — Их смыло волной.

До самого рассвета буря усиливалась, и, посоветовавшись с

офицерами на мостике, вахтенный рулевой записал в судовом журнале, что сила ветра составляла 11–12 баллов. Огромные волны все так же глухо ударялись о корабль, и в воздухе постоянно стоял монотонный гул. Но даже самая долгая ночь когда-нибудь кончается, и мало-помалу начало светлеть, но только очень медленно и как бы неохотно. Тьма неторопливо уступала место холодному, серому рассвету, и буря начала стихать. Теперь ветер дул прямо в корму, и корабль шел устойчивее. В его недрах дела постепенно налаживались. Матросы, вернувшись с ночной вахты, энергично принялись за дело, не дожидаясь распоряжений, и, хотя устали до полусмерти, навели порядок в кают-компаниях. Вода схлынула, освободив каюты и коридоры.

С раннего утра работа закипела в полную силу. Погода улучшалась, барометр снова начал подниматься. Шторм еще не отбушевал, но уже потерял ярость урагана, и сила ветра лишь в редких шквалах достигала 10 баллов. Волнение чуть-чуть улеглось, расстояние между гребнями волн составляло несколько сотен метров, и в пене виднелись прожилки, делая ее похожей на мрамор. Тяжелые валы больше не обрушивались на корабль, и вздымающиеся волны накатывались так равномерно, что их приближение можно было рассчитать, однако передвигаться по палубе пока еще было опасно, так как весь корабль покрывала блестящая корка льда.

Но капитан должен был знать, как сильно шторм повредил корабль, и потому отважные моряки, обвязавшись вокруг пояса веревками, уже карабкались по палубам, выясняя последствия бури. Повсюду они находили хаос и разрушение. Сильно пострадали два катера. Один, висевший на вогнутых шлюпбалках по правому борту, был полностью разбит. Катер, изготовленный из прочных деревянных досок, рассчитанных на то, чтобы выдерживать большую нагрузку, так сильно бился о корабль, что теперь годился разве что на дрова. Катер по левому борту тоже получил сильные повреждения, но его еще можно было починить, и корабельный плотник, вероятно, справился бы с этой задачей.

На мостике возобновилось обычное дежурство. Штурман следил за красной линией на шкале эхолота и сравнивал величины, которые показывал тот, с глубиной гренландских вод, означенных на его картах. А в полдень для всех был готов горячий обед.

Видимость по-прежнему не превышала 270 метров, глазами «Шееру» служил радар, который неустанно обшаривал горизонт во всех направлениях. Через несколько часов после того, как корабль прошел самую узкую часть пролива, примерно в 5500–

6500 метрах по левому борту был обнаружен объект, несомненно корабль, и капитан отдал приказ взять на несколько градусов западнее, чтобы увеличить расстояние между «Шеером» и незнакомцем. Это случилось в три часа пополудни. По всей вероятности, это был вспомогательный британский крейсер, патрулировавший пролив, но в условиях плохой видимости едва ли он мог что-нибудь предпринять. Поскольку, как было известно, в те годы радиолокационные аппараты не состояли на вооружении у противника, на «Шеере» могли не опасаться, что их обнаружат.

По мере приближения вечера погода продолжала улучшаться, и на следующее утро полярный ураган сменился порывистым ветром со шквалами до 6–7 баллов. Стало теплее, так как «Шеер» оставил позади ледяные горы Исландии.

«Шееру» удалось пройти через Датский пролив. Внезапный прорыв, столь важный для тех целей, которые перед ним стояли, увенчался успехом. Буря, к счастью для «Шеера», продолжалась достаточно долго, чтобы дать ему проскользнуть мимо вражеских глаз незамеченным. В тех местах, куда он проник, он уже мог не опасаться британских патрулей и тем более воздушной разведки. Лишь позже, после вступления в войну США, когда в Атлантике полным ходом шли военные действия с участием подводных лодок, противник включил так называемую «черную яму» на североатлантических морских путях в перечень районов, где регулярно велась воздушная разведка.

Воскресенье, 3 ноября. В полдень «Шеер» находился где-то около 50° северной широты, затем капитан снова взял курс на север. Теперь корабль широкими взмахами прорезал воды Атлантики, словно ища иголку в стоге сена. Еще все заметили, что Кранке часто совещается с капитаном Будде, начальником службы «В», или, иными словами, службы радиоперехвата, отслеживавшей вражескую активность на радиоволнах. При этом также присутствовали Паль, эксперт-дешифровщик, и лейтенант Войчеховски-Эмден, начальник связи. Войчеховски был сыном капитана рейдера «Эмден», прославившегося во время Первой мировой войны, и в знак его заслуг ему разрешили прибавить к своей фамилии название корабля.

Служба радиоперехвата в Германии давно уже выяснила примерное время отхода так называемых конвоев HX, то есть конвоев, которые собирались в Галифаксе и затем отправлялись на Британские острова, обеспечивая постоянные поставки товаров и продовольствия. Но попытки разузнать, каким курсом они следуют, терпели неудачу, к тому же установленный курс наверняка менялся через нерегулярные промежутки времени.

Было известно лишь то, что противолодочные патрули встречаются где-то после 20° западной долготы. Под какой защитой шли конвои, пересекая Атлантику, выяснить не удалось. Согласно имевшейся информации, собранной службой радиоперехвата, через тот район, где собирался действовать «Шеер», направлялись два конвоя — HX-83 и HX-84. Более подробных сведений не было. Очевидно, британцы получили распоряжение соблюдать строжайшее радиомолчание. Однако зона, где «Шеер» вел поиски, находилась между 52° и 54° северной широты и между 32° и 35° западной долготы, и Кранке был уверен, что обязательно встретится с тем или другим конвоем.

Усердие службы радиоперехвата не прошло незамеченным для команды, к тому же капитан приказал впередсмотрящим проявлять особую бдительность. Очевидно, что-то назревало. Кранке благополучно провел корабль через Датский пролив наперекор ревущему урагану, и теперь экипаж был уверен в нем больше чем когда-либо. Сначала матросы и унтер-офицеры считали, что все обойдется; потом надеялись, что все обойдется; а теперь точно знали, что все обойдется. Это мнение разделяли все матросы и офицеры корабля, которые теперь могли обратить внимание на другие проблемы.

Например, на проблему бороды. Отращивать или не отращивать? После длительных и серьезных дискуссий, а также нескольких неуверенных попыток бородачи в конце концов настояли на своем, и на матросских подбородках показалась редкая щетина, словно первая травка после теплого весеннего дождика. На самом деле такие попытки делались еще в самом начале похода, как только «Шеер» вышел в море, но только самые бывалые моряки отваживались появиться на построении или перед первым помощником с небритыми щеками. Прочим же из-за нерешительности, а может, и благоразумия, понадобилось пережить опасный арктический шторм, чтобы дойти до мысли отрастить бороду. Свою роль, конечно, сыграла и надежда сэкономить деньги на бритвенных лезвиях (пфенниг марку бережет) и время на бритье. Последнее соображение оказалось иллюзией.

Вначале первый помощник (который сам брился по утрам и вечерам и любил видеть перед собой гладкие подбородки) противился этой моде, но ухмылка на лице капитана, появлявшаяся, когда матросы раз за разом пытались поколебать непреклонность первого помощника, помогла его переубедить. По всей видимости, их противостояние казалось капитану забавным.

— Ладно, — наконец сказал первый помощник. — Пускай

отращивают бороду. Но запомните мои слова: если я застану кого-нибудь, когда он будет продавать свою бритву… — И страшная угроза осталась невысказанной.

Как только сдался первый помощник, остальные офицеры тоже стали один за другим спускать флаги. Командир артиллерийской части капитан Шуманн, которого подчиненные за глаза любовно звали Мунки, тоже капитулировал.

— Ладно, отращивайте, если вам неймется, — проворчал он, — но если чья-нибудь борода попадет в затвор, я вам покажу.

— Они не успеют отрасти, к тому времени мы уже будем дома, — сказал один из офицеров, когда об этом заговорили на мостике, и все вопросительно уставились на капитана.

— Меня на такую удочку не поймаешь, — снисходительно улыбнулся он, — по правде сказать, господа, я знаю не намного больше вас. Однако думаю — я высказываю только свое мнение, — что, когда мы вернемся в порт, этими бородами можно будет подметать палубу.

На том разговор и кончился. Один из боцманов, известный склонностью к меланхолии, очевидно, разделял мнение капитана, ибо как-то раз торжественно обратился к своим друзьям:

— Запомните меня таким, пока я совсем не зарос.

Когда капитану рассказали об этом, он засмеялся и выразил сожаление, что подобные забавные сцены корабельной жизни уходят в небытие. «Шееру» явно не хватает собственной газеты.

— Мы знаем, господа, как остры на язык матросы. А если они узнают, что офицеры тоже люди, это будет лучше для всех.

Так родилась «Говорильня». Практические вопросы публикации находились в ведении главного казначея Мюннингхофа, а Йохен Бреннеке получил предложение занять кресло главного редактора. Первое же редакционное обсуждение было прервано сигналом тревоги, и, позабыв о «Говорильне», матросы и офицеры бросились по местам.

Захлопали двери, по трапам загремели тяжелые башмаки, матросы побежали по лестницам и послышались гневные окрики: «Держись правее, черт тебя подери!» Наверху отрывисто звучали приказы, и через несколько минут на мостик доложили, что личный состав корабля занял места по боевому расписанию.

Впередсмотрящий заметил в отдалении верхушки двух мачт, и сам капитан взобрался на пункт наблюдения, чтобы лично взглянуть в бинокль. За ним проворно поднялся офицер по административным вопросам, в чьи обязанности входило записывать все решения и приказы капитана, которые затем официально заносились в судовой журнал корабля.

Сначала ослепительная радуга мешала разглядеть что-либо,

кроме моря и облаков, но через пару минут мачты снова появились на горизонте. Корабль, которому они принадлежали, очевидно, направлялся на запад. Кранке молчал, только кивал, показывая, что слушает рапорт впередсмотрящего. Казалось, капитан без особого интереса смотрит куда-то в пустоту. На самом же деле он пытался решить довольно сложную проблему. «Шеер» уже успел подойти к незнакомцу достаточно близко, чтобы распознать в нем вражеский танкер. Корабль представлял известную ценность, однако, учитывая его западный курс, он, безусловно, шел порожняком. Наконец Кранке повернулся к штурману.

— Взять прежний курс, — приказал он.

Вахтенные офицеры и все собравшиеся на мостике изумленно уставились на капитана, когда тот спустился с фор-марса и его приказ стал известен. Разве они служат не на рейдере? Так почему же капитан решил дать вражескому судну уйти? Да к тому же не какому-то там корыту, а танкеру!

Никто не произнес ни слова, но Кранке прекрасно понял, какие вопросы вертятся в голове его офицеров.

— Я знаю, о чем вы думаете, господа, — спокойно сказал он. — Но одна ласточка весны не делает. Наша задача — найти конвой. Если мы атакуем танкер, то позже можем оказаться в опасном положении. — Потом он повернулся к первому помощнику: — Кстати, Грубер, объясните это команде по громкой связи.

Так первая тревога на «Шеере» оказалась ложной, во всяком случае, боя не было. «Шеер» охотился на рыбку покрупнее, как опытный рыбак, отпуская на волю пойманную мелочь.

Глава 3
ОДИНОКИЙ КОРАБЛЬ — ЛОВУШКА?

В понедельник погода продолжала улучшаться. Можно было даже посидеть на солнышке, и те, кому велели оставить свои боевые места и находиться на палубе наготове, расселись по укромным уголкам, прячась от ветра, читая и подремывая.

В тот день впередсмотрящий заметил еще один корабль, идущий западным курсом, и капитан опять никак не вмешался и дал ему уйти. Но несмотря на бедную событиями жизнь на борту, в воздухе носилось ощущение некоего ожидания. Каждый чувствовал, что нечто должно произойти, и очень скоро, может быть, в ближайшие часы. Вдобавок упорно ходили слухи, которые никак не опровергал первый помощник, что на следующий день, во вторник 5 ноября, «Шеер» встретится с конвоем. Эти слухи имели серьезные основания: исходя из всех имеющихся сведений, а также по всем расчетам выходило, что британский конвой HX-84 во вторник окажется в непосредственной близости от «Шеера».

Метеоролог получил приказ явиться на мостик.

— Откройте нам профессиональную тайну, Дефант, что для нас приготовила «небесная канцелярия»? — добродушно спросил Кранке.

— Завтра ветер станет слабее, капитан. Спокойное море и чистый видимый горизонт, но в дальнейшем вероятно падение давления и шторм, хотя не раньше послезавтрашнего дня.

Тот вечер запомнился надолго. Заходящее солнце набросило на океан сверкающую вуаль будто из шелка, вышитого голубым и красным. Кое-где виднелись золотые и фиолетовые нити. Но когда солнце наконец опустилось за горизонт, освещение стало холодным и жестким и поверхность океана постепенно поблекла. В сумерках «Шеер» погрузился в тишину и покой, только непрестанно стучали машины, но в умах и сердцах членов экипажа не было покоя, ибо психологически они уже приготовились к действию, движению, риску и опасности.

Забрезжил рассвет вторника 5 ноября. Предсказания метеоролога относительно погоды полностью оправдались. Лейтенант Пич, старший пилот, получил приказ явиться на мостик. Раньше, до того как стать летчиком, он был морским офицером и впоследствии вернулся к своей первой любви, к морю, где и окончил свои дни 24 августа 1944 года в Арктике, будучи командиром подводной лодки «U-344».

— Ну, Пич, — встретил его капитан. — Как вам сегодняшняя погода? Годится, чтобы рискнуть спуститься на воду?

— Если вы прикажете сделать для меня «утиный пруд», то по мне годится, господин капитан.

«Утиным прудом» назывался участок спокойной воды, искусственно создаваемый кораблем, когда он круто поворачивал к ветру, резко переложив руль на борт.

— Что за вопрос, дружище! Будет вам «утиный пруд». Я надеюсь, вы нам принесете какие-нибудь известия о конвое.

— Если и не принесу, то не потому, что плохо старался, господин капитан.

— Хорошо. Тогда выполняйте.

— Слушаюсь, господин капитан. — И Пич радостно поспешил прочь.

Его самолет-разведчик «арадо» — «корабельный попугай» — уже сидел на своем насесте, то есть стоял на рельсах катапульты. Все, что оставалось сделать Пичу и летчику-наблюдателю Галлинату, это забраться на свои места и закрыть подвижную часть фонаря из перспекса над головой. Но сначала расчет наземного обслуживания — если можно так выразиться применительно к морякам — проверил двигатель и в последний раз перед полетом осмотрел поплавки, а офицер минно-торпедной боевой части, отвечающий за катапульту, проверил баки со сжатым воздухом, причем воздух с радостным шипением вырвался наружу.

Моторы «арадо» внезапно взревели, пронзительно завыли, а потом монотонно загудели на пару тонов ниже. Пич, сидя в кабине, поднял руку. Офицер торпедной части запустил механизм, раздался отрывистый хлопок, затем резкий фыркающий звук, и «арадо» взмыл в воздух.

Позади него на палубу упал плюшевый медвежонок, по всей видимости талисман. Его испуганно подобрал матрос.

— Плохой знак, — мрачно сказал он, передавая медвежонка другому. — Теперь удачи не жди.

— Насчет этого не волнуйся, — ответил механик. — У него таких целая дюжина. Подружки надарили.

Поднявшись в воздух, «арадо» облетел вокруг корабля. Все замахали ему руками, и Пич махнул в ответ. Потом самолет направился на запад. В 11.20 он вернулся. Докладывать ему было не о чем. Он тщательно прочесал первый треугольный сектор моря по указанию капитана Кранке и ничего там не обнаружил. Затем «арадо» отправился на юг искать следы конвоя во втором треугольнике. Предполагалось, что он вернется к 13.00, но в 12.40 впередсмотрящий доложил о приближении самолета. Это

«арадо» возвращался раньше времени, что казалось добрым знаком, хотя если бы наверняка были хорошие новости, то Пич, приближаясь, покачал бы крыльями самолета.

Однако стоявшие на мостике офицеры никак не могли решить, действительно ли он покачал крыльями или нет, но тут «арадо» подал шифрованный световой сигнал: «Восемь восемьдесят морских миль».

При этом у экипажа загорелись глаза, и, как по мановению волшебной палочки, корабль облетела весть: «Впереди по курсу конвой!» Офицеры на мостике тоже разделили краткий восторг, хотя рано или поздно они ожидали этих новостей, но потом их лица снова посерьезнели: теперь все зависит от капитана. Только он принимал решение и ни с кем не мог поделиться ответственностью. Он отвечал не за группу людей или мелкое судно и не мог броситься в бой очертя голову, и будь что будет. Нужно было учитывать стратегические соображения. На нем лежала ответственность за мощный боевой корабль и жизнь 1300 человек. Он не имеет права принимать поспешных решений и должен помнить, что его цель не победить в одном бою, а посеять как можно больший хаос на путях снабжения противника и на как можно более долгий срок.

Но пока что перед «Шеером» встала проблема, может быть, не такая важная, однако требующая практического решения: как взять «арадо» на борт целым и невредимым, несмотря на все нарастающее волнение? Корабль совершил маневр, готовя для самолета «утиный пруд», «арадо» сделал круг и затем снизился на участок спокойной воды. Его поплавки коснулись океанской поверхности, взметнув каскад серебристых брызг, а самолет еще раз или два подпрыгнул вверх, словно кролик, которого вспугнули на пашне, и в конце концов плавно заскользил по воде.

Снова взревел мотор, Пич направил самолет под защиту левого борта и остановился прямо под палубным краном. Пич вылез из кабины и попытался поймать качавшийся над ним крюк, но «арадо» шатался из стороны в сторону, будто пьяный, причем, как нарочно, в противоположную сторону от крюка. Пичу пришлось нелегко.

Выстроившиеся вдоль всего борта моряки со всех сторон засыпали его советами, будучи уверенными, что справились бы лучше Пича, и прямо говорили ему об этом. Но вскоре он поймал-таки крюк и ловко зацепил его за подъемное кольцо самолета. Пич поднял руку, и крановщик завел свою машину, легко поднял самолет с поверхности моря, перенес на палубу и аккуратно поставил на рельсы катапульты. «Корабельный попугай» снова уселся на свою жердочку.

Пич не вылез, а выпрыгнул из кабины и побежал на мостик. В руке он держал карту, и на ней, кроме цветных линий, значился большой красный крест, настолько большой, что даже матросы на палубе заметили его, когда Пич пробегал мимо. Они перемигнулись. Было совершенно ясно, что Пич взволнован какой-то, как он считал, важной информацией. Исходя из всего этого, матросы тут же заключили, что слух о конвое оправдался. Стоя на мостике, капитан Кранке волновался гораздо меньше и почти ничего не сказал.

— Благодарю вас, Пич. Вы отлично поработали, — только это от него и услышали.

Конвой, о присутствии которого только что доложил Пич, находился в 88 морских милях прямо впереди «Шеера». С учетом отклонения курса, которым следовал конвой, у «Шеера» уйдет более трех часов, чтобы догнать его. Теперь, когда «арадо» не без труда доставили на борт, было уже час дня, и, значит, «Шеер» настигнет конвой не раньше 16 часов, то есть незадолго до темноты. Это время весьма неблагоприятно для встречи, поскольку в ночное время корабли конвоя получат возможность рассеяться и спастись под покровом темноты.

С другой стороны, если Кранке решит дожидаться следующего утра, прежде чем атаковать, и таким образом позволит конвою беспрепятственно идти на восток на протяжении всей ночи, то все они окажутся гораздо ближе к Западным Подходам, другими словами, приблизятся к зоне, где британские военно-морские подразделения принимали конвой и сопровождали его до британского порта. А где именно находилась эта зона, немецкая разведка не знала.

Опыт показывал, что конвои развивают скорость около 7–9 узлов в час; то есть к следующему утру — если взять 6 утра за самый ранний срок для начала атаки, пользуясь преимуществом удовлетворительной видимости, — конвой продвинется примерно на 100 морских миль на восток. Кранке полагал, что зона, где британские военные корабли встречали и сопровождали конвои, находилась примерно в 300 морских милях на восток от тогдашнего местонахождения «Шеера». Таким образом, есть вероятность, что к следующему утру британские боевые корабли окажутся всего в 200 морских милях от «Шеера», а такое расстояние быстроходный крейсер покроет за каких-нибудь шесть часов даже при сильном волнении.

Помимо всех этих стратегических соображений, капитан также должен был принять во внимание рапорт метеоролога, который предсказывал циклон в упомянутой зоне. Ветер и вправду посвежел, и волны стали заметно выше. Дефант,

метеоролог, считал, что начинается шторм, который, скорее всего, продлится несколько дней. Но шторм — это значит, что кораблю придется преодолевать бурные волны, и, хотя на «Шеере» были установлены орудия новейшего образца и артиллеристы отлично знали свое дело, тем не менее в таких обстоятельствах едва ли стоило рассчитывать на меткость стрельбы и быстрые результаты. А скорость корабля в то же время снижалась.

Внимательно рассмотрев все за и против в этой очень сложной ситуации, капитан Кранке решил атаковать конвой в тот же день и как можно быстрее. Сразу после того, как «арадо» благополучно вернулся на борт, «Шеер» полным ходом поспешил к месту предполагаемого нахождения конвоя.

Команда уселась за обед. Напряжение и волнение мешали молодым матросам есть, но закаленные ветераны ели с большим аппетитом, чем обычно. Они на своем опыте убедились, что человеку гораздо легче переносить всевозможные тяготы на полный желудок. Тем более, что долгие часы на вахте требовали от человека много сил.

После обеда, не дожидаясь особых распоряжений, разные боевые группы начали готовиться к бою. Они сняли палубные леера, наглухо завинтили иллюминаторы и отверстия, закрепив в нужных местах тяжелыми крышками. Близился решающий час. Это правда, что «Шеер» по боеспособности был практически равен линкору, и едва ли следовало ожидать, что у конвоя будет достаточно сильное сопровождение, чтобы вступить в схватку с «Шеером», но наверняка этого не знал никто. Всегда оставалась возможность вытянуть несчастливый билет.

14.27. Раздался крик впередсмотрящего: он заметил пятно дыма на горизонте на 50°. Тревожный сигнал прокатился по кораблю, поднимая волну возбуждения и энергии. Но почему только одно «пятно» дыма? Где остальные восемь кораблей, о которых сообщил Пич? Может быть, он ошибся? Но тогда выходит, что ошибся и его летчик-наблюдатель? Вряд ли. Во-первых, оба они надежные и опытные профессионалы, а во-вторых, бывает, конечно, что в глазах двоится, но где это видано, чтобы в глазах девятерилось?

Кранке тоже был озадачен, хотя и не сомневался в Пиче и летчике-наблюдателе. Как бы то ни было, час битвы еще не настал.

— Или это одиночка, который, как та знаменитая кошка, гуляет сам по себе, — задумчиво проговорил он, — или британский вспомогательный крейсер, посланный впереди конвоя на разведку.

Офицеры на мостике закивали. Наверное, капитан прав. Какие еще могли быть объяснения? Но все равно оставалось это маленькое неприятное «или».

«Шеер» быстро сокращал расстояние между собой и незнакомцем, и вскоре в бинокль уже были видны очертания самого обычного парохода без особых отличительных признаков. Он, словно одинокий бродяга, рассекал голубовато-стальные волны Атлантики.

— Так себе кораблик, — буркнул кто-то.

— С виду пятитонный.

— Пожалуй, побольше, — сказал моряк одной из призовых команд. — Но не намного.

Кранке и его офицеры внимательно изучали корабль в бинокли.

— Что-то не очень он похож на вспомогательный крейсер, — сказал Кранке. — Что это по-вашему, Будде?

Будде был начальником службы радиоперехвата.

— Насколько известно, британцы не используют такие мелкие суда в качестве вспомогательных крейсеров, — подтвердил Будде.

— Вот именно, насколько известно, — уточнил капитан. — Однако не стоит недооценивать смекалку противника, особенно британцев. Может быть, именно потому, что мы не заподозрили бы в таком суденышке вспомогательный крейсер, они и решили переоборудовать его под крейсер.

Тем временем чужак не совершал никаких подозрительных маневров, но это показалось капитану еще более подозрительным, ибо он знал о том, что британское адмиралтейство категорически приказало всем судам менять курс в случае приближения военного корабля — даже своего — и радировать о встрече. А этот корабль, на котором впередсмотрящий наверняка заметил «Шеер», и курс не изменил, и радиопередатчиком не воспользовался.

— Предупредите все наблюдательные посты, чтобы высматривали торпедный след, — приказал Кранке. — Осторожность никогда не повредит.

«Вести круговое наблюдение» — еще один приказ получили посты. Как же не повезло тем, кому было поручено вести наблюдение в противоположном от незнакомца направлении, ведь они пропустят все самое интересное.

Если только незнакомый корабль не был на самом деле вспомогательным крейсером, то его капитан, видимо, посчитал «Шеер» британским или американским кораблем; вероятно, он не воспринял серьезно фантастическую мысль о том, что в самой

середине Атлантики можно столкнуться с немецким карманным линкором. Он по-прежнему не менял курс и не радировал о встрече, но поднял флаг торгового флота Великобритании.

— Как мило, — одобрил Кранке. — Теперь мы хотя бы знаем, что это за судно. Или они только притворяются такими безобидными? Может быть, они нас раскусили? И ждут, пока мы подберемся поближе, чтобы сбросить маску и торпедировать нас?

И тогда Кранке приказал дать международный сигнал флажками: «Немедленно остановитесь». Два сигнальных флажка взлетели на фор-марсе «Шеера», откуда британцы могли их ясно разглядеть. А сигнальной лампой «Шеер» отдал приказ не притрагиваться к радиопередатчику. Предупреждение просигналили дважды, но британское судно отреагировало только тем, что его орудийный расчет побежал к установленной на корме пушке, чтобы занять свои боевые места. Кранке опустил бинокль.

— Дать предупредительный выстрел, — приказал он.

Трижды вздрогнула палуба «Шеера», и три фонтана воды взлетели в воздух в опасной близости от британского судна. Орудийный расчет на корме покинул свою пушку, и она, оставшись в одиночестве, производила весьма унылое впечатление.

— Подготовить призовую команду? — спросил штурман.

— Нет, Хюбнер. У нас не будет времени. Из-за конвоя нам дорога каждая минута. Корабль явно британский. Нужно его обязательно затопить. — И, повернувшись к ординарцу, он резко скомандовал: — Дать сигнал флажками: «Немедленно высаживайтесь в шлюпки!»

Приказ передали сигнальщику, который поспешно собрал и, перебирая руками, поднял нужные флажки, которые с хлопком развернулись на ветру.

Тем временем капитан смотрел на секундную стрелку часов. Подчинится ли противник? С каждой секундой ожидание становилось все мучительнее. Пушки правого борта и на подвижных башнях уставились на маленький корабль. Горе ему, если он вздумает дать радиограмму или сделать подозрительное движение!

Но все обошлось. Спустилась первая шлюпка. Она с плеском ударилась о воду и закачалась на волнах. Спустилась вторая, за ней третья шлюпка. Потом без особенной спешки британские моряки стали подтягиваться к «Шееру». Кранке казалось, что они гребут слишком медленно, ему не терпелось потопить вражеское судно, не дожидаясь, пока британская команда поднимется на борт «Шеера», но теперь между «Шеером» и британским кораблем

находились спасательные шлюпки. По приказу капитана «Шеер» немного передвинулся вперед, чтобы дать артиллеристам свободную линию огня, после чего в ход пошли 10,5-сантиметровые пушки. Сначала прозвучала сирена, потом корабль дернулся, и наконец раздался грохот выстрелов. Залп следовал за залпом, почти все снаряды попали в британский пароход ниже ватерлинии. Медленно — слишком медленно для Кранке — корабль начал крениться на левый борт.

— Хорошо было бы ударить из 3,7-сантиметровых по люкам, господин капитан, — предложил начальник артиллерии. — Вода, заливаясь сквозь пробоины в борту, может создавать под палубами карманы сжатого воздуха.

— Отличное предложение, Шуманн. Действуйте.

Заработали автоматические 3,7-сантиметровые пушки, всаживая снаряд за снарядом в палубные надстройки. В воздух взлетали обломки и разбитые в щепки крышки люков. На борту пылал огонь, и корабль все быстрее кренился и одновременно погружался в воду. Флаг британского торгового флота все еще развевался на корме.

Теперь «Шеер» мог подумать об экипаже британского корабля. На моряках в шлюпках были надеты спасательные жилеты британского флота с воротниками, которые поддерживали голову и не давали ей уйти под воду, если пловец выбивался из сил. Большинство моряков курили. Может быть, они думали, что им еще не скоро удастся затянуться табачком. Справа к корме подошла первая шлюпка, и немецкие матросы помогли своим британским «коллегам» перелезть через борт.

Должно быть, осознание того, что они попали на немецкий крейсер, стало для них ужасным потрясением, ибо они покинули свой корабль в большой спешке, не взяв с собой необходимого. Как видно, они попрыгали в шлюпки в чем были. Кочегары выбежали на палубу в обычных деревянных башмаках, на шеях грязные косынки, чтобы вытирать пот, чумазые, в робах, в которых работали у топок. Только один моряк, гораздо старше прочих, в темно-синем кителе с военными нашивками, взял с собой саквояж. Наверное, пережив подобный неприятный опыт во время Первой мировой войны, он предпочитал быть готовым к любым неожиданностям.

Капитан британского судна находился в третьей шлюпке. У него было честное и открытое лицо, загорелое в долгих походах, под темными кустистыми бровями блестели проницательные карие глаза. На губах играла полуулыбка. Отчего он улыбался: оттого, что по-философски равнодушно встретил свою судьбу, или оттого, что опытным взглядом сразу распознал серьезные

меры предосторожности, которые принял карманный линкор против его суденышка? Или, возможно, он был уверен, что недолго будет пользоваться немецким гостеприимством, зная, что британские военно-морские силы недалеко?

Рядом с капитаном стоял седой человек, и по его кителю с четырьмя золотыми кольцами на фиолетовом фоне было видно, что это начальник машинного отделения. Уперев руки в бока, он оглядывался вокруг с интересом любителя техники и внешне никак не походил на побежденного врага. Пожалуй, он даже выглядел как человек, которому совершенно все безразлично, как будто все шло по плану.

Кранке по-прежнему казалось, что танкер погружается недостаточно быстро, и он приказал дать еще несколько залпов. Его приказ привел британского капитана в крайнее возбуждение. Он замахал руками и закричал:

— Только не по корме! Там боеприпасы!

А стоявшему поблизости офицеру он объяснил, что в кормовой части сложены боеприпасы, которые детонируют, если рядом с ними взорвется случайный снаряд. После этих слов он повернулся и стал смотреть, как тонет его корабль. Немецкий офицер непонимающе уставился на его спину. Что он хотел сказать? Ну и что с того, что взорвутся боеприпасы, о которых он сказал? Тонущий корабль находился слишком далеко от «Шеера», чтобы взрывом могло повредить немецкий крейсер. А потом он увидел флаг торгового флота, все еще поднятый на корме уходящего под воду корабля, и понял. Капитану танкера хотелось, чтобы корабль затонул с поднятым флагом.

Из корабельных бумаг, переданных капитаном танкера, Кранке узнал, что он затопил рефрижераторное судно общей вместимостью 5389 регистровых тони, называвшееся «Мопен» и следовавшее из Вест-Индии в Англию. «Мопен» спустили на воду в 1928 году, следовательно, он был относительно новым судном и, как все рефрижераторы, развивал довольно большую скорость. При своей быстроходности он оторвался от медленно идущего конвоя, надеясь добраться до пункта назначения в одиночку. И если бы не внезапное появление «Шеера», ему, вероятно, удалось бы благополучно прибыть в порт. Однако вышло по-другому.

Глава 4
НАПАДЕНИЕ НА КОНВОЙ HX-84

Вскоре после этого пришло известие, которое всколыхнуло «Шеер», как ветер кукурузное поле. На горизонте снова показался дым. Но теперь уже не одно облачко, а дым от четырех кораблей, потом от шести и, наконец, от остальных. Это, разумеется, был конвой. На нижних палубах царило возбуждение, но не на мостике, где Кранке и другие офицеры хранили полное спокойствие и невозмутимость, как будто «Шеер» присутствовал на учениях. Матросы рапортовали по телефону. Офицеры отдавали приказы. Ординарцы приходили и уходили. Капитан поднялся на фор-марс, чтобы получше рассмотреть свою добычу. В бинокль он смог разглядеть тоненькие шлейфы дыма, протянувшиеся над горизонтом.

— Их там не меньше полудюжины, — сказал он. — По крайней мере десять, если не двенадцать, а то и больше.

Чуть погодя лейтенант Петерсен, в мирное время ходивший на пароходах судоходной компании «Гапаг», сказал, что, как ему кажется, он различает дым не менее двадцати кораблей.

В половине пятого «Шеер» помчался вперед, готовясь к нападению. Теперь над горизонтом показались мачты, целый лес мачт, принадлежавших торговым судам всевозможных типов.

— Они идут без всякой защиты? Неужели не видно ни одного боевого корабля? — проговорил Кранке скорее для себя, чем для впередсмотрящего.

— Кажется, ни одного, — сказал лейтенант Петерсен. — Правда, есть там один корабль с палубными надстройками, необычными для грузового судна.

Кранке уже заметил его и рассматривал в бинокль.

— Похоже на вспомогательный крейсер, — сказал он. — Видите, он выходит из общего строя. По-моему, нас заметили.

Кранке был прав, их заметили. Корабль, производивший впечатление гражданского судна, переоборудованного во вспомогательный крейсер, больше напоминал пассажирское, а не грузовое судно. Его сигнальная лампа снова и снова высвечивала букву «А».

— Это не обычная сигнальная лампа, — сказал штурман. — Скорее похожа на лампу линкора, но больше и мощнее.

— Значит, это вспомогательный крейсер, — сказал Кранке. — Никаких сомнений.

Он не сводил взгляда с корабля, который мало-помалу

выдвигался вперед конвоя, будто занимая оборонительную позицию. За ним по всему южному горизонту протянулась вереница судов.

— Сейчас он даст опознавательный сигнал, — сказал Кранке. — Что бы он ни показал, немедленно повторить, как будто мы его подзываем.

Кранке хотел, чтобы противник как можно дольше находился в неведении относительно истинной принадлежности «Шеера», чтобы иметь возможность поближе подобраться к конвою и затем уж открыть огонь. На тот момент расстояние между «Шеером» и британским крейсером составляло около 25 километров.

После сигнала «А» британский крейсер стал быстро выдавать последовательность букв «М» — «А» — «G». Сигнальщик «Шеера» тотчас повторил сигнал «М. А. G.», но трюк не удался. Капитан британского вспомогательного крейсера не дал себя обмануть. Так или иначе, он, видимо, довольно точно знал, что ни один британский или союзнический военный корабль не мог находиться в этой зоне. Тогда снопы красных ракет с шипением взвились с его палуб, — это был условный сигнал конвою — рассеяться. Одновременно крейсер и большая часть остальных кораблей конвоя начали ставить дымовую завесу.

Расстояние между двумя кораблями теперь сильно сократилось, и, когда между ними оставалось около 16 километров, «Шеер», который до того момента несся прямо на конвой, повернулся к британскому крейсеру боком, чтобы навести на него орудия левого борта. Дула пушек обратились к своим мишеням: главному калибру было приказано взять на прицел британский вспомогательный крейсер, а среднему — ближайший танкер. Вспомогательный крейсер, находившийся впереди второй линии конвоя, перестал сигналить; к тому времени корабли уже достаточно близко подошли друг к другу, чтобы капитан-британец понял, с кем он имеет дело, ибо силуэт «Шеера» теперь ясно выделялся на фоне вечернего неба вместе с обращенными в сторону конвоя трехорудийными башнями. Каким бы невероятным это ни казалось капитану британского судна, но в середине Атлантики он столкнулся с немецким карманным линкором.

Поняв, что его ожидает, он немедленно отреагировал тем, что постарался поставить свой корабль между «Шеером» и двухтрубным, очевидно, пассажирским судном, по-видимому самым ценным в конвое. Оно гораздо выше стояло в воде, чем остальные. Теперь «Шеер» находился приблизительно в 18,5 километрах от ближайшего корабля конвоя, то есть вспомогательного крейсера, и Кранке приказал пушкам открыть

огонь. Одна из орудийных башен с грохотом дала предварительный залп, пристреливаясь.

Это было в 16.42. Так же как в ту ночь, когда «Шеер» содрогнулся от удара огромной волны, стоившего экипажу двух жизней, он снова содрогнулся от носа до кормы, когда выстрелили орудия главного калибра. Грохот сотряс корабль и затем сменился оглушительным ревом от первого залпа бортовых орудий, и тот, кто находился наверху и не заткнул уши, наверное, решил, что у него лопнули барабанные перепонки, и в течение нескольких дней после этого все звуки доносились до него как будто издалека. А матросы, стоявшие на вахте на фор-марсе, не смогли удержаться на ногах, и ударной волной их отшвырнуло вбок, как маленьких детей.

Тяжелые снаряды понеслись во врага, и воздух наполнился громом и свистом. Над палубами британского вспомогательного крейсера вспыхивали разноцветные ракеты. Он давал какие-то другие сигналы. Для кого они предназначались? Для рассыпающихся кораблей конвоя или, может быть, он таким образом предупреждал крейсерское сопровождение, стоявшее по правому борту конвоя и потому невидимое для «Шеера»?

Через двадцать три секунды, тянувшиеся целую вечность, первые снаряды «Шеера» упали в искрящееся серо-голубое море, взметнув фонтаны белой пены, резко очерченные черной каймой. Снаряды взорвались, не долетев, и на миг скрыли британский крейсер. Они упали не более чем в 180 метрах от цели.

Две башни дали второй, скорректированный, залп, и почти одновременно с ним противник открыл огонь из своих орудий, но вспышки, видимые в средней части судна и на корме, казались мелкими и слабыми в сравнении с огромными языками пламени и разрывами пушек «Шеера», сотрясающими корабль. Залпы противника производили впечатление холостых, но они показали, что враг отвечает стрельбой на пределе своих возможностей, а быстрота его ответа свидетельствовала о том, что вспомогательный крейсер находился в состоянии боевой готовности и что его пушки обслуживали опытные моряки.

Но снаряды британцев падали слишком далеко от «Шеера», за исключением одного, который разорвался достаточно близко, чтобы забрызгать водой палубу карманного линкора. Стало ясно, что либо на британском крейсере установлена лишь одна дальнобойная пушка, способная достать «Шеер», либо у него не было централизованного управления огнем, вследствие чего его пушки стреляли независимо друг от друга.

Эфир полнился радиосигналами, шифрованными и нешифрованными. Через несколько минут американская

радиостанция «Маккей» подтвердила получение радиограммы и передала ее дальше. Немедля мир узнал о том, что приблизительно в 2000 километрах на восток от Ньюфаундлендских банок немецкий карманный линкор напал на союзный конвой.

Второй залп «Шеера» тоже накрыл океан, на этот раз за кораблем противника. Снаряды слегка отклонились вбок, но все равно пристрелка была произведена неплохо, и если наводчикам удалось сделать верные поправки по дальности и углу возвышения, готовя третий залп, уже устремившийся к цели, то снаряды должны были попасть если не в британский крейсер, то очень близко. Теперь он находился примерно в шестнадцати с небольшим километрах и на таком расстоянии представлял собой очень маленькую мишень, имея, должно быть, около 170 метров в длину и 18 метров в ширину. Невооруженному глазу он казался тоненькой палочкой на воде. Третий залп, как и четвертый, в цель не попал, требовалась дальнейшая корректировка по дальности и углу возвышения.

Военно-морским артиллеристам приходится иметь дело не просто с движущимися целями, но и с движением самих огневых позиций, что очень усложняет баллистические расчеты. Прибавьте еще маневрирование цели, быть может умышленно неправильное. Капитан атакуемого корабля обязательно постарается свести на нет меткость вражеского огня, внезапно изменив курс и скорость. Короче говоря, он не станет сидеть на месте, а раз его максимальная скорость и маневренность, позволяющая менять курс, скорее всего, неизвестны, то артиллеристам приходится потрудиться, чтобы направить снаряды в нужное место.

Не только британский вспомогательный крейсер, но и несколько кораблей конвоя открыли стрельбу. Некоторые из них были вооружены современными 4- и 6-дюймовыми пушками, вполне способными нанести серьезный ущерб даже тяжелому крейсеру. Однако стрельба велась несистематически, а снаряды не долетали до цели. Казалось, они стреляют ради того, чтобы стрелять, не надеясь на какой-либо реальный успех.

Командир артиллерийской части «Шеера» надрывал глотку, перекрикивая грохот артиллерийского огня. Тем временем артиллерия среднего калибра тоже открыла стрельбу по танкеру, который находился немного позади и сбоку от вспомогательного крейсера. «Молодцы!» — кричал он, что означало, что и дальность и наводка верны, и он был прав, так как следующий залп ударил по крейсеру в районе миделя. Мощные 28-сантиметровые снаряды разорвались среди его палубных

надстроек, и скоро по ним запрыгали языки пламени. Вражеский корабль загорелся, но продолжал двигаться влево, дальше от конвоя и ближе к «Шееру». Цель этого смелого маневра была ясна: британский капитан хотел увести «Шеер» от конвоя, но уловка не удалась; «Шеер» не изменил курс.

Британский капитан отлично знал, что превосходящие силы противника не оставляют ему никакой надежды, ни единого шанса спасти корабль, но он рассчитывал на то, что немецкий карманный линкор, в чьей национальной принадлежности он уже наверняка не сомневался, не приблизится к конвою, пока его корабль будет вести огонь. У него еще оставалась возможность удачного попадания, тем более что его корабль был слишком велик, чтобы быстро затонуть даже от ударов 11-дюймовых пушек «Шеера» — если только снаряд не попадет в пороховой погреб, от чего корабль тут же взлетит на воздух.

Большие орудия «Шеера» уже пристрелялись, и снаряды градом сыпались на британский крейсер и вокруг него. Залпы грохотали один за другим, и, как только смолкал один, откатившиеся пушки тут же возвращались на свои места, чтобы дать новый. Коричневато-желтые облака едкого дыма окутали «Шеер», так что тем, кто не укрылся внутри, было трудно дышать. Порой на несколько секунд дым становился таким густым, что видимость была практически нулевая. В башнях, в патронных погребах и гидравлических элеваторах матросы орудовали всеми техническими приспособлениями, которые предоставила в их распоряжение современная наука.

— Впередсмотрящим продолжать наблюдение, — приказал капитан в самом разгаре боя, и это значило, что только орудийные расчеты и те впередсмотрящие, в чей сектор наблюдения входило поле битвы, да и офицеры на мостике станут очевидцами героической гибели британского крейсера.

Однако Кранке приказал транслировать подробные комментарии по ходу боя по корабельной системе громкой связи, и те, кто не мог следить за происходящим собственными глазами, могли хотя бы услышать об этом.

Яростно бушующее пламя охватило британский крейсер, и следом за ним тянулся широкий шлейф черного дыма, но корабль не отступал, хотя его пушки все реже давали залпы. Наконец уже только одна пушка, та, что стояла на корме, все еще вела орудийный огонь. На корабле свирепствовал пожар. Каким образом британцам у последней пушки удавалось вести прицельную стрельбу среди языков пламени, клубов дыма и разрывающихся снарядов, сыпавшихся на их корабль, — это осталось загадкой для тех, кто наблюдал за ходом боя с борта

«Шеера», и внушило им глубокое уважение и восхищение бесстрашным противником, который отчаянно держался до конца.

На «Шеере» не знали ни названия британского судна — а это был «Джервис Бей», — ни имени его доблестного командира — капитана Королевского ВМФ Фиджена, — но как бы его ни звали, одно было ясно: в нем воплотился истинный дух адмирала Нельсона. Этот человек обладал такой властью над своими людьми, что они готовы были следовать за ним на верную смерть, вступив в безнадежную схватку, и выполнять его приказы до последнего вздоха.

А еще на «Шеере» не знали, что первый же снаряд серьезно ранил капитана британского корабля. Ему оторвало ногу, а оставшаяся была серьезно повреждена. Он велел хирургу как можно крепче наложить повязку на культю, и, когда почти все судно вышло из строя, когда пушки смолкли в окружении убитых или раненых артиллеристов, он на четвереньках выполз на корму и направлял огонь последней уцелевшей пушки. Никто не выжил, чтобы рассказать о том, что потом случилось с отважным командиром и остатками его экипажа, поскольку немецкие снаряды продолжали сыпаться на британский крейсер.

Обломки, дым и языки пламени от разрывающихся снарядов взлетали в воздух выше мачт «Джервис Бея», но его последняя пушка все вела стрельбу среди царивших вокруг разрушения и смерти. Однако теперь она уже стреляла наугад. Все инструменты и механизмы, обеспечивавшие точность наведения, были уничтожены. Наводчики могли разве что прикинуть расстояние на глазок. Но должно быть, британского капитана подстегивала надежда на удачное попадание, которое снизило бы огневую мощь «Шеера» и нанесло бы противнику достаточный урон, чтобы вывести его из боя.

В танкер (цель № 2), по которому стреляла артиллерия среднего калибра, попало несколько снарядов, и на его борту запылал огонь. Но на линии огня оказался «Джервис Бей», лишившийся машин, и закрыл обзор артиллеристам «Шеера». Когда «Джервис Бей» прошел мимо и снова показался танкер, объятый огнем, он уже успел лечь на другой курс и повернул к врагу кормой, уходя под защиту дымовой завесы, поставленной несколькими кораблями конвоя чуть в стороне и впереди. Тогда средняя артиллерия «Шеера» нашла новую цель: небольшое грузовое судно общей вместимостью примерно 300 тонн (цель № 3), которое вело отчаянную стрельбу из кормовой пушки и в то же время весьма эффективно ставило дымовую завесу. Именно он помог скрыться в дыму отступающему танкеру. На «Шеере» решили, что это небольшое судно, видимо, играет какую-то

особую роль в защите конвоя. Несколько снарядов упали совсем рядом с ним, но ни один не попал в цель.

Кранке приказал сосредоточить огонь всех орудий — тяжелых, средних и легких — на «Джервис Бее», единственная пушка которого все еще вела отчаянную стрельбу. Несколько снарядов попало в корму вспомогательного крейсера, и он явно стал погружаться в воду. Но даже на тонущем корабле артиллеристы продолжали вести стрельбу, и британский флаг по-прежнему развевался на мачте, а вокруг него рвались языки пламени. Новые снаряды обрушились на незащищенное торговое судно, в щепки разнеся его небронированную тонкую обшивку, будто стекло, и океанская вода хлынула в трюмы. Все было кончено. Пушка на корме наконец замолчала. Вероятно, снарядом убило орудийный расчет и отважного командира или, может быть, сорвало пушку со станка. Вот пламя добралось и до кормы. Машины остановились, и «Джервис Бей» беспомощно дрейфовал, охваченный огнем корпус судна быстро уходил под воду вместе с погибшим экипажем и ранеными героями.

Тогда Кранке переключился с «Джервис Бея» на, как ему показалось, транспортное судно, и, пока разворачивались пушки, поступил приказ изменить курс, и «Шеер» пустился вдогонку за рассыпавшимися кораблями конвоя. Впереди по правому борту, еще видимый в дыму и тумане, шел пассажирский корабль с двумя трубами, и «Шеер» поспешил вслед за ним, оставив позади себя горящие, тонущие обломки, бывшие когда-то отважным «Джервис Беем».

Кранке задумался о его капитане — выживет ли? — ведь он, разумеется, не знал, что в самом начале боя Фиджен получил серьезные ранения, не дававшие даже малейшей надежды на спасение. «Бог свидетель, Британия в долгу перед этими людьми».

Позднее адмиралтейство посмертно наградило капитана Э. С. Ф. Фиджена крестом Виктории за проявленный героизм, и это единственное, что оно могло сделать для героя, а тем временем волны Атлантики сомкнулись над вспомогательным крейсером «Джервис Бей» общей вместимостью 14,164 тонны вместе с капитаном Фидженом, командиром конвоя адмиралом Мэнтби и остатками погибшей и раненой команды. Ирония судьбы, сделавшая случай еще более трагичным: человек, которого только что отправили на дно немецкие снаряды, несколько лет назад, будучи командиром британского корабля «Саффолк», спас жизнь четырнадцати немецким морякам с теплохода «Хедвиг», наскочившего на риф по пути из Китая на Филиппины. Фиджен и его команда взялись за дело с той же решительностью и бесстрашием; они спасали немецких моряков, рискуя собственной

жизнью.

Ровно двадцать две минуты и двадцать две секунды отважный «Джервис Бей», бывший прогулочный пароход, названный в честь бухты Джервис в Новом Южном Уэльсе, находился под интенсивным обстрелом карманного линкора «Адмирал Шеер». Учитывая, что «Адмирал Шеер» превосходил его и классом, и количеством орудий, и броней, гибель крейсера была неизбежной.

В этих широтах в ноябре ночь наступает рано, и видимость уже ухудшилась из-за сгустившегося сумрака. Кранке приказал сконцентрировать огонь орудий на большом пассажирском судне (цель № 4), из чьих радиопозывных следовало, что это «Рангитики», общая вместимость 16,698 тонн, двойник вспомогательного крейсера «Равалпинди», затопленного немецким линейным крейсером «Шарнхорст» в начале войны, а также другого «Рангитики», затопленного немецкими крейсерами «Комет» и «Орион» в ходе объединенной операции в Тихом океане.

Кранке решил, что на корабле перевозятся войска. Постоянно меняя скорость и курс, «Рангитики» изо всех сил старался перехитрить немецких артиллеристов, но снаряды первого же залпа попали в корму судна, что было ясно видно с «Шеера». Еще не рассеялся дым, как начальник артиллерии «Шеера» капитан Шуманн дал команду тут же дать второй залп, надеясь, что, как только корабль скроется в дымовой завесе, он уже не будет менять курс. После этого клубящиеся облака серого дыма раз или два внезапно осветились вспышками. Очевидно, было еще несколько попаданий. Если бы снаряды разорвались при ударе о воду, они никогда не дали бы такого красного зарева. Тем не менее, хотя Кранке надеялся на лучшее, было решено, что снаряды второго залпа не попали в цель.

Чуть позже «Шеер» перехватил радиосигнал с «Рангитики», просившего о помощи. Американская радиостанция «Маккей» подтвердила получение сообщения и оповестила мир о том, что примерно в 56°46′ северной широты и 32°13′ западной долготы на британский пассажирский корабль «Рангитики» напал немецкий боевой корабль класса «Графа Шпее».

После того как «Рангитики» скрылся из вида, тяжелые пушки «Шеера» обратились к другому кораблю, все еще видневшемуся в тумане (цель № 5), а средняя артиллерия открыла стрельбу по небольшому грузовому судну общей вместимостью около 3000 тонн (цель № 6). Быстро сгущалась тьма, к тому же и ветер нес дымовую завесу в сторону «Шеера», ухудшая видимость. Наблюдатели не могли рассмотреть, было ли хоть одно прямое

попадание.

Когда стемнело, Кранке оставил командный пост наверху и вернулся на мостик, и по громкой связи все услышали, что руководить боем он будет оттуда.

17.11. Впереди по правому борту показалось судно (цель № 7) общей вместимостью примерно 10 000 регистровых тонн, и Кранке приказал сосредоточить огонь орудий на нем. На корабль с грохотом обрушился град снарядов всех мыслимых калибров. Ясно различался след трассирующих снарядов, которые понеслись к цели по настильной траектории и достигли ее в тот самый момент, когда новый оглушительный залп сотряс орудия «Шеера». Вырвались большие вспышки пламени. Прямое попадание. На корабле разгорелся пожар, и клубы искр взмыли в ночное небо. Потом он накренился, сначала едва-едва, потом все быстрее и быстрее — под углом 20˚, 25˚, 30˚. И вдруг корабль скользнул под воду кормой вперед, и море алчно сомкнулось над ним. Пламя пожара так ярко освещало сцену, что на «Шеере» не упустили ни одного акта этой драмы. Через несколько минут горящий корабль погрузился в воду, и пламя с громким шипением погасло, будто кто-то выключил свет.

Средняя артиллерия «Шеера» сконцентрировалась на танкере общей вместимостью 6000 тонн, который уже атаковала раньше. Танкер горел, но продолжал путь, хотя и не так быстро. На борту не было видно ни единого человека, вероятно, команда покинула корабль с противоположного от «Шеера» борта. И снова загрохотали все калибры «Шеера» — к средним присоединились тяжелые орудия, — обрушив снаряды на новую мишень. Через пару минут грузовое судно пылало от носа до кормы и медленно погружалось все глубже и глубже в океан, слегка накренившись в сторону своего противника. Когда «Шеер» прошел мимо тонущего судна, над водой виднелись только мачты и пылающие палубные надстройки.

«Шеер» снова пустился в погоню и пошел вперед, разрезая воздух, который свистел и завывал среди строений. Ветер тоже усилился, превратившись в свежий бриз.

— Впереди по курсу силуэт, — доложил на мостик впередсмотрящий. — Второй силуэт рядом с первым.

Первый силуэт оказался кораблем общей вместимостью примерно 10 000 тонн (цель № 9), а второй, сбоку и чуть впереди, — танкером общей вместимостью 14 000 тонн (цель № 10). Средняя артиллерия «Шеера», состоявшая из 17,59-сантиметровых орудий, сначала открыла огонь по меньшей из двух мишеней, тем более что судно уже довольно глубоко сидело в воде, чуть накренившись на левый борт. Отдавая приказ об

обстреле более крупного и важного корабля, Кранке позаботился о том, чтобы вторая цель не вышла за пределы дальности, танкер шел большим ходом, за его кормой бурлили и пенились волны. И тогда же из танкера повалил густой дым.

Кранке приказал орудиям среднего калибра сконцентрироваться на большей цели, и они снова открыли огонь. Над темными водами понеслись трассирующие снаряды, и, так как мишень находилась довольно близко, ее поразил первый же залп. Два снаряда упали слишком низко, ударились о поверхность океана и разорвались, осколки взлетели над мачтами танкера, как ракеты.

Главный калибр «Шеера» тоже начал стрельбу, и тяжелые снаряды с оглушительным грохотом обрушились на танкер. Через несколько секунд вверх рванулись широкая полоса огня и громадное облако черного дыма. Пламя взвилось в воздух на высоту метров 270 и больше, дым и пар смешались с облаком, собравшимся над кораблем после первых разрывов. Теперь весь он был охвачен огнем. Огненные языки лизали мачты, бежали по мостику и подбирались к носу корабля. Раздалось еще несколько взрывов, но это уже были не снаряды, а нефтяные баки, которые стали взрываться один за другим. Еще несколько снарядов попали в борт танкера вдоль ватерлинии, и конец наступил очень быстро. Над мостиком взлетали ракеты и разрывались в небе над огненным пеклом, клубился угольно-черный дым от горящей нефти, вспыхивало оранжевое пламя и то и дело грохотали снаряды, которыми «Шеер» продолжал бомбардировать танкер. Что это были за ракеты? То ли экипаж сигналил другим кораблям конвоя, то ли они взрывались сами, загоревшись?

Те, кто наблюдал с борта «Шеера» за чудовищными разрушениями, увидели, как танкер глубже и глубже оседает в воде, и вот уже волны покатились через корму и нос судна. С целью было покончено, и артиллеристы переключились на меньший корабль — грузовое судно общей вместимостью 10 000 тонн, которое уже горело по центру, хотя пожар еще не успел как следует разгореться, может быть, из-за того, что первые снаряды попали ниже или около ватерлинии. Главная и средняя артиллерия «Шеера» открыла огонь по судну, окатывая его ливнем попаданий, вскоре оно уже быстро кренилось, охваченное яростным пламенем, а «Шеер» продолжил путь.

На какое-то время наступило затишье. «Шеер» шел по волнам на скорости 23 узла в час в поисках новой мишени. Затем сбоку показался силуэт, и карманный линкор резко изменил курс в направлении незнакомца. Это было тяжело нагруженное судно водоизмещением около 7000 тонн (цель № 11), и оно уже глубоко

сидело в воде. Стоя на мостике, Кранке рассмотрел его в бинокль. Вокруг стояла тишина, как в операционной.

— Прожектор готов? — спросил он.

— Готов, господин капитан.

— Пушкам открыть огонь сразу же, как только прожектор осветит цель.

— Будет сделано, господин капитан, — сказал командир артиллерийской части Шуманн.

Очевидно, капитан решил сэкономить трассирующие снаряды, воспользовавшись корабельным прожектором.

— Включить прожектор!

Мощный луч белого света прорезал тьму и уперся в грузовое судно, находившееся менее чем в 4 километрах от «Шеера». На мостике виднелись фигуры. Кто-то вернулся в штурманскую рубку, несколько человек побежали по трапу мостика. Судно сразу же изменило курс, но скрыться от слепящего указующего перста было невозможно. Британцы поняли, что их корабль обречен. На таком расстоянии едва ли «Шеер» мог промахнуться, и его пушки стали посылать в цель снаряд за снарядом. Через несколько секунд все увидели взрывы от прямых попаданий. В воздух взвились обломки, мачты судна поломались и завалились набок. Мостик разлетелся в щепки, взрывная волна вспорола стальные пластины и погнула железные поручни. Черные дыры — следы попаданий — зияли в борту корабля, словно вырытые могилы.

Вдруг раздался грохочущий звук, за которым последовал всполох огня на корме. Это был не снаряд. Это единственная пушка судна ответила огнем. Едва на «Шеере» успели понять, в чем дело, как огромный столб воды поднялся между двумя кораблями, брызги дождем полились на лица стоявших на мостике, и они ощутили вкус соли на губах. Снаряд взорвался не более чем в 18 метрах от цели. Стоило только скорректировать угол, и британским артиллеристам удалось бы попасть в мостик «Шеера».

Но им не дали второго шанса; то ли тяжелые снаряды «Шеера» произвели свое разрушительное действие, то ли судно везло груз боеприпасов и, может быть, мин, но, как бы то ни было, оно превратилось в пылающую топку. Огонь взвился почти на полкилометра в небо и осветил «Шеер» кроваво-красными отблесками. Матросы «Шеера» взирали на плоды своего труда и не радовались новому успеху. Молчаливые и потрясенные, они смотрели, как свирепое пламя пожирает корабль и его команду. Во власти огня от кормы до носа, британское судно быстро погружалось в воду вперед кормой, и «Шеер» отправился на

поиски новых жертв.

Орудийные расчеты оставались на своих местах, черные от копоти лица с белыми кругляшами глаз делали их похожими на негров. Пустые ящики из-под 28-сантиметровых снарядов ездили взад-вперед вместе с движением корабля и стукались друг о друга. Тот, кто хотел пройти в орудийную башню, должен был пробираться среди них, словно акробат, оступившийся будет погребен под ящиками. Внутри стояла страшная жара, и пот стекал с людей ручьями. Почти все свободное место занимали приборы, аппараты, рычаги, указатели и еще полтора десятка технических приспособлений.

Неярко поблескивали громадные затворы тяжелых орудий. В казенники заложены очередные снаряды. Новые боеприпасы лежали наготове в автоматическом элеваторе, который быстро и легко доставлял их наверх из погреба боеприпасов, расположенного глубоко в недрах корабля. В погребе стоял такой густой дым, что люди едва различали друг друга, но это не имело значения. Они так долго работали вместе и прошли такую хорошую подготовку, что могли выполнять работу с закрытыми глазами. В высокотехничном процессе люди становились винтиками большого механизма.

Между палубами находилась пожарная команда, готовая при необходимости вступить в бой, а в офицерской части корабельный хирург устроил вспомогательный лазарет на тот случай, как значится в боевом уставе, если основной лазарет будет выведен из строя прямым попаданием.

Верхний сходной трап у правого борта выглядел так, будто в него попал снаряд. Двери сорвало с петель, дощатая обшивка пола вспорота и поломана, потрескавшаяся краска слезла с перегородок и хлопьями лежала на ковриках. Как видно, кто-то из новобранцев пренебрег своими обязанностями и не закрыл перегородку. Это было не такое уж важное упущение, однако из-за того, что она осталась открытой, залпы тяжелых орудий ближайшей башни устроили здесь полный беспорядок.

Радиолокатор обнаружил еще один вражеский корабль (цель № 12) на юго-востоке от «Шеера», который шел вперед на полном ходу, и спустя некоторое время он появился в поле зрения. Это снова оказалось тяжело груженное судно, и вдобавок оно везло палубный груз. Закрепленные под брезентом на палубе лежали то ли ящики, то ли бревна. На «Шеере» ясно разглядели это, как только стали взрываться первые трассирующие снаряды, осветив корабль и окружающее море жутковатым оранжевым светом.

Тяжелые орудия «Шеера» попали в судно трижды, средняя артиллерия — шестнадцать раз. Корабль осел в воде, и через

палубу покатились волны. Видимо, окончательно затонуть ему не давал палубный груз. Обстрел с «Шеера» не мог затопить его, и тогда, чтобы нанести противнику решающий удар, пришлось воспользоваться торпедами.

Корабль слегка тряхнуло, когда торпеда вышла из торпедного аппарата, и стоявшие на палубе «Шеера» увидели, как ее темный блестящий корпус прорезал воду и понесся к своей цели. Пламя уже бушевало на осевшей в воде груде, которая осталась за кормой «Шеера», так как линкор не сбавил скорости и спешил к своей следующей цели.

— Промазали!.. Мимо!.. — ахнули пессимисты.

— Да помолчите вы! Погодите еще чуть-чуть.

Как только были произнесены эти слова, огромный фонтан рванулся над океаном, сверкая холодным серебристым светом в лучах луны. Затем раздался грохот взрыва и ломающегося дерева, и масса воды рухнула вниз. Торпеда ударила в переднюю часть корабля и приподняла его над водой. Вода хлынула в пробоину, судно накренилось, и палубный груз сполз в воду. Раздался оглушительный треск и грохот ломающихся деревянных ящиков. Что в них было? Самолетные детали? Авиационные двигатели? Какой смысл гадать. Так или иначе, военная техника или обеспечение для войск. Корма корабля поднялась над водой, и затем все судно скользнуло под воду.

Это было грузовое судно «Биверфорд» общей вместимостью 10 042 тонны, и оно отправило по беспроводному телеграфу подробный отчет о нападении на конвой, гибели «Джервис Бея» и сгоревшего танкера, а затем о том, как гибли корабли конвоя один за другим. Через два часа пришла пора самого «Биверфорда», и, когда «Шеер» приблизился и первые снаряды стали разрываться вокруг обреченного корабля, радист отправил свою последнюю радиограмму: «Настал наш черед. Прощайте. Капитан и экипаж „Биверфорда“».

19.30. Нападение на конвой продолжалось три часа, и «Шеер» уже израсходовал треть боеприпасов. Поэтому командиру пора было подумать о прекращении боя, ибо кто знает, что сулит завтрашний день. После того как эфир наводнили многочисленные радиограммы с призывами о помощи, британцы неизбежно должны были предпринять быстрые и энергичные контрмеры. Расположение британского флота было неизвестно; возможно, вражеские морские подразделения находились недалеко. Во всяком случае, «Шеер» не должен лишиться боеспособности только из-за недостатка боеприпасов. Не говоря уж об общем тоннаже кораблей, затопленных «Шеером», ему удалось достичь своей главной цели, ради которой

предпринималось нападение на конвой и которая состояла в том, чтобы дезорганизовать самый важный из вражеских путей снабжения. Теперь британцам стало известно о том, что мощный боевой корабль немецкого флота действует в Атлантике, и они будут вынуждены внести серьезные изменения в свои планы. Одной из основных задач «Шеера», как говорилось в директивах и распоряжениях, было расстроить вражеские пути снабжения и поселить неуверенность в противнике. И эту задачу он, безусловно, выполнил, добившись немалого успеха. Лучше всего потратить оставшиеся часы ночи на то, чтобы как можно дальше отойти от места опустошительного рейда.

Падение барометра, обещанное метеорологом, становилось все более очевидным: ветер посвежел и море заволновалось. Давление продолжало неумолимо падать в течение нескольких часов. Поэтому было решено, что вскоре усилившееся волнение помешает «Шееру» развить достаточную скорость. Кроме того, было ясно, что с каждым часом корабли конвоя будут расходиться все дальше, и находить их будет все труднее, да и времени это займет намного больше, особенно если время от времени они будут догадываться о местонахождении «Шеера» по вспышкам орудийного огня и, разумеется, постараются убраться подальше.

Оценив все за и против, Кранке решил продолжать поиск в западном направлении, а затем повернуть на юг. Тем временем британское адмиралтейство будет ожидать возвращения «Шеера» на базу или в Бискайский залив или, может быть, даже возобновления операций в Северной Атлантике и примет соответствующие меры. Вряд ли им придет в голову, что «Шеер» направится в центральную часть Атлантического океана.

Во время последовавшей передышки экипаж получил возможность обсудить произошедшее. Никто не испытывал большого восторга по поводу успехов «Шеера», но все признавали его необходимость.

«Бедолаги! — Этим словом выражалось общее настроение. — Многие хотя бы спаслись на шлюпках».

Матросы не покидали боевых постов с двух часов.

В 20.17 снова настоятельно зазвучал сигнал тревоги, и все бросились по местам. Впередсмотрящий на мостике заметил новую цель — современный теплоход общей вместимостью около 8000 тонн, который по несчастной случайности направлялся примерно тем же курсом, что и «Шеер». Карманный линкор слегка повернул налево, чтобы не подойти к теплоходу слишком близко. Когда между ними оставалось менее 2700 метров, снова загрохотали пушки. Одни только тяжелые орудия четырежды попали в теплоход.

Над фок-мачтой теплохода трепыхался длинный холщовый ветровой мешок, используемый для вентиляции грузовых трюмов. Пламя добралось до него с палубы и подожгло. Еще один тяжелый снаряд пробил борт корабля и поджег внутренние помещения. Между вспоротых и искромсанных панелей обшивки свирепствовал огонь, от которого вода сверкала красными отблесками, словно раскаленная лава. Очевидно, что судну пришел конец, и «Шеер» продолжил путь, оставив за собой свою последнюю мишень.

Тогда капитан Кранке отправил в Германию радиограмму, в которой докладывал об атаке на конвой, и зарегистрировал уничтожение британских кораблей общей вместимостью 86 000 тонн. Итог подводили как можно точнее и объективнее и включили в него только те корабли, затопление которых наблюдатели с «Шеера» видели собственными глазами, и те, которые он оставил в таком состоянии, что в их последующей гибели не приходилось сомневаться, поскольку корабль, объятый пожаром и заливаемый волнами с носа и кормы, можно с полной уверенностью списать со счетов.

Выяснение всех обстоятельств и подробное рассмотрение всех донесений дало следующую картину, в которой также учтены цели, подвергавшиеся обстрелу несистематически и лишь в течение короткого времени, поэтому цели пронумерованы так же, как в описании боя. Тоннаж указан так, как его подсчитали на «Шеере». В скобках стоят название и действительный тоннаж корабля, выясненный из опубликованных источников после войны. Остается открытым вопрос, относились ли цели № 9 и № 10 к британскому адмиралтейству. Кроме того, что касается цели № 9, возможно, что это одно и то же, что и цель № 12, а цель № 10 может оказаться целью № 2, обстрелянной, но незатонувшей.

№ цели	Тип и название	Брутто-тоннаж	
		Затоплены	Повреждены
1.	Вспомогательный крейсер «Джервис Бей»	14 200 (14 164)	–
2.	Танкер «Сан-Демстрио»	–	8000 (8073)
3.	Грузовое судно (название неизвестно)	–	3000
4.	Войсковой транспорт «Рангитики»	–	16 700 (16 689)
5.	Грузовое судно (замеченное под углом с кормы, деталей нет)	–	–
6.	Грузовое судно «Андалусия»	–	3000 (3082)
7.	Грузовое судно «Мейден»	10 000 (7908)	–
8.	Грузовое судно «Тревеллард»	6000 (5201)	–
9.	Грузовое судно (корабль адмиралтейства?)	10 000	–
10.	Танкер (корабль адмиралтейства или, возможно, цель № 2 «Сан-Демстрио»)	14 000	–
11.	Грузовое судно «Кенбейн Хед»	7000 (5225)	–
12.	«Биверфорд»	10 000 (10 042)	–
13.	Грузовое судно «Фресно Сити»	10 000 (4955)	–
	Кроме того, «Мопен»	5389	–

Таким образом, из списка следует, что, помимо затопления «Джервис Бея» в самом начале боя, «Шеер» не добился больших успехов в уничтожении остального конвоя: один танкер загорелся, а другие корабли хотя и были обстреляны, но не получили ни одного прямого попадания. Объясняется это тем, что конвой установил дымовую завесу и за то время, что «Шеер» шел с места, где был замечен первый корабль, до района, где рассеялся конвой, успело стемнеть. Было уже 17.11, когда конвой оказался в пределах досягаемости орудий, да и то лишь несколько кораблей, так как большая часть конвоя скрылась в сгущающихся сумерках, дыму и тумане, лежавшем над водой. Тоннаж затопленных кораблей независимо друг от друга

подсчитывали офицеры на мостике и призовая команда, находившаяся на борту, причем во всех случаях брали наименьшее возможное число. В целом, как выяснилось позже, подсчеты оказались недалеки от действительности. Предпоследний корабль был оценен в 10 000 — 11 000 тонн, и его последняя радиограмма подтвердила догадку, а именно это был «Биверфорд», 10 042 тонны. Поэтому на «Шеере» предположили, что и остальные цифры тоже более-менее соответствуют истине.

13 ноября коммюнике адмиралтейства вызвало на борту «Шеера» некоторое удивление: в нем объявлялось о потере «Джервис Бея» и девяти из тридцати восьми кораблей конвоя. Следовательно, два корабля, которые «Шеер» не включил в свой список, по-видимому, не прибыли в британские порты. Как нам известно, «Мопен» не входил в конвой, и потому его не включили в список потерь, признанных британским адмиралтейством. Однако в «Хронологии Второй мировой войны», опубликованной в 1947 году Королевским институтом международных дел, под заголовком «5 ноября, нападение на конвой», говорится следующее: «Надводный рейдер атаковал тридцать восемь кораблей атлантического конвоя; корабль „Джервис Бей“ затонул, коммюнике адмиралтейства 12 ноября; не менее тридцати кораблей спаслись, 13 ноября; еще два 14 ноября».

Согласно этому отчету, кроме вспомогательного крейсера были затоплены только шесть кораблей конвоя. А в книге капитана Роскилла «Война на море», том 1, «Оборона», дан список всего лишь из пяти действительно погибших кораблей конвоя.

Поскольку нам недоступны официальные источники, мы не имеем возможности проверить эти утверждения. Конечно, вполне может быть так, что корабли, чьим командам удалось потушить пожар на борту, были затем подобраны. Например, «Сан-Деметрио», принадлежавший компании «Игл Танкер Флит», покинутый экипажем после того, как он запылал словно факел, на следующий день был обнаружен спасательной шлюпкой № 1 с сильным перегибом корпуса. Экипаж снова погрузился на него и привел в Англию после изнурительного и долгого труда.

Однако сколько именно кораблей на самом деле потопил «Шеер», — это не главное. Его основной задачей было дезорганизовать снабжение противника и заставить его использовать боевые корабли для погони за рейдером вместо того, чтобы охранять конвои, и эта задача была полностью выполнена. И хотя некоторые корабли, считавшиеся затонувшими, на самом деле вернулись в Англию, они находились в весьма удручающем состоянии, которое требовало многомесячного ремонта на верфях, уже и без того трещавших по

швам и терпевших постоянные бомбардировки люфтваффе, которые, таким образом, создавали дополнительные трудности для врага.

Еще более важным, чем потеря кораблей (сумма потерь исчисляется примерно миллионом фунтов стерлингов) и грузов, не менее, если не более, ценных, является тот факт, что на маршруте конвоев HX появился мощный немецкий военный корабль, посеявший хаос на важных атлантических путях снабжения. По сути, на некоторое время движение конвоев по этому маршруту полностью прекратилось. А другой конвой, который шел из Галифакса в Англию и находился примерно в 900 километрах от Великобритании в ту ночь, когда произошло нападение на конвой HX-84, был отозван сразу же после получения известий о бое. Прошли недели, прежде чем конвой снова покинул гавань и оправился в Великобританию, то есть имела место длительная задержка. В течение какого-то времени британцы вообще не могли восстановить нормальную навигацию.

В портах застряли и другие корабли, пока большие партии предназначенных для британцев товаров переполняли склады и загромождали пристани. Поэтому потери в товарах были гораздо больше, чем тоннаж отправленных на дно Атлантики судов. Каждый день задержки означал потерю нескольких тонн драгоценных британских поставок. И наконец, множество британских военных кораблей потратили уйму топлива, тщетно гоняясь за немецким карманным линкором, а пополнить запасы топлива можно было только в том же районе, который теперь находился под угрозой.

Британское адмиралтейство не жалело сил, пытаясь установить местонахождение, настигнуть, дать бой и уничтожить «Шеер» превосходящими силами. Командующий эскадрой залива Скапа-Флоу сразу же выслал крупнейший на то время линейный крейсер «Худ», линейный крейсер «Рипалс» и три крейсера 15-й крейсерской эскадры вместе с шестью эскадренными миноносцами на охрану Атлантики у Бреста и Лорьяна. В то же время линкоры «Нельсон» и «Родней», более медлительные, но имевшие более мощное вооружение, спешили на север, чтобы взять на себя охрану района между Исландией и Фарерскими островами и вести наблюдение за Датским проливом.

Позже адмиралтейство приказало линкору «Родней» направиться в Галифакс, чтобы принять непосредственное участие в сопровождении нового конвоя, и в район битвы за конвой вышли несколько крейсеров. Force H[3] не могла выйти 5 ноября, поскольку в тот момент она участвовала в средиземноморских операциях, но если бы была такая

возможность, то ее, безусловно, тоже послали бы вдогонку за рейдером-одиночкой. Можно допустить, что и другие корабли и эскадры тратили время в напрасной погоне.

По всей видимости, британское адмиралтейство планировало отрезать путь «Шееру» после его возвращения на базу. Вероятно, «Шееру» приписали исчезновение нескольких торговых кораблей в Центральной и Южной Атлантике, и адмиралтейство пришло к выводу, что «Шеер», совершив успешное нападение на конвой HX-84 и удачно поживившись в южных морях, теперь, наверное, возвращается назад. Но на самом деле все было как раз наоборот.

Своим успехом в дезорганизации торгового судоходства в центральной и южной части Атлантики Германия обязана главным образом немецкому вспомогательному крейсеру «Тор» (HK-10) и, в одном случае, вспомогательному крейсеру «Пингвин» (HK-33).[4] Таким образом, адмиралтейство само облегчило задачу наиболее опасному рейдеру.

Глава 5
СЕКРЕТНЫЙ ПУНКТ СНАБЖЕНИЯ

«Шеер» спешил на юг мимо Азорских островов, к месту с координатами 45° западной долготы и 25° северной широты, назначенному военно-морским оперативным командованием, где он должен был встретиться с кораблем снабжения «Нордмарк», чтобы пополнить запасы провизии, топлива и боеприпасов и затем исчезнуть, пока враги не устанут его искать. По дороге «Шеер» краешком задела буря, предсказанная метеорологом, и Кранке пришлось сбавить скорость, как бы ни было это некстати в такой критической обстановке, но он мог хотя бы утешиться мыслью, что ненастье помешает и вражеским поисковым соединениям. Через два дня погода улучшилась, тучи разошлись, и температура быстро повышалась.

Тогда настала пора устранить поверхностные, но обширные повреждения, полученные кораблем во время боя в результате интенсивного обстрела. Из множества мелких поломок ни одна не была достаточно серьезной, чтобы снизить боеспособность корабля. Немало проблем возникло или, по крайней мере, не было предотвращено из-за неопытности экипажа. Например, в административной части оставили незакрепленные чернильницы, которые вылетели из своих гнезд и перепачкали буквально все помещение разноцветными чернилами.

Кроме того, был неисправен радиолокатор, или аппарат DT, и давал неточные показания. «Арадо», стоявший на своей катапульте между кормовой мачтой и трубой, также сильно пострадал. Стрельба главного калибра ближайшей башни хорошенько потрепала перышки «корабельному попугаю». Поверхности погнулись, нервюры поломались, пришли в негодность и руль направления, и элероны. В обычных обстоятельствах «арадо» отправили бы в металлолом, но в океане не так просто найти замену, поэтому лейтенант Пич, внимательно осмотрев повреждения, заявил, что сможет их починить. Ему дали плотников, механиков и прочих умельцев, и лейтенант принялся за работу.

9 ноября. Небо поголубело, воздух потеплел, и повсюду в воде виднелись изящные ветви золотисто-бурых саргассовых водорослей. Порой корабль часами скользил сквозь подводные заросли. Гольфстрим целыми ворохами отрывает это желтовато-коричневое растение и уносит его от карибского побережья в Атлантический океан.

10 ноября. Первое воскресенье после 5 ноября, второе с тех пор, как «Шеер» прорвался в Атлантику. Вся команда по приказу собралась на корме. Офицеры и матросы надели свои лучше мундиры. Раздался приказ приспустить флаг, и немецкий военный флаг медленно пополз вниз, чтобы почтить память двух членов экипажа, погибших во время урагана.

Капитан сказал несколько слов, а затем оркестр сыграл «Ich hat' ein Kamerad», а офицеры и матросы молча стояли с обнаженными головами. После краткой, но торжественной церемонии флаг снова подняли, офицеры и матросы надели головные уборы, и жизнь пошла своим чередом.

По компасу «Шеер» шел курсом зюйд-тень-зюйд-вест. Если ничего не случится, то этот путь приведет его в Тринидад, Венесуэлу или Гвиану. После полудня капитан во второй раз обратился к своим людям и рассказал им, как обстоят дела. В частности, каждый матрос получил ясное представление о том, что произошло 5 ноября. Это было в обычае Кранке — по возможности рассказывать подчиненным о том, что он решил и почему. Таким образом устанавливалась тесная связь между командой и капитаном. Еще Кранке прочел поздравительное сообщение в адрес капитана, офицеров, старшин и матросов «Шеера», полученное от командующего немецким флотом гросс-адмирала Редера.

На севере в ноябре уже начиналась зима, на этих широтах еще царило лето, и команда успела подзагореть. Солнце светило так приветливо, что матросы поснимали с себя одежду, как привыкли делать дома, но по большей части они понятия не имели о том, к чему может привести пребывание под лучами тропического солнца, и вскоре им приказом запретили находиться на солнце без защиты. «Шеер» приступил к активной фазе операции; в любой миг ситуация могла потребовать полной отдачи от матросов, и Кранке не желал, чтобы они без необходимости торчали в лазарете с солнечными ожогами в тот самый момент, когда больше всего нужны.

Но матросы придумывали способы обходить приказ и получать свою порцию солнечных лучей. Формой одежды для всех низших чинов стали спортивные брюки, рубашка и парусиновые туфли, а офицеры и старшины облачились в рубашки-поло, длинные белые брюки и белые туфли. Конечно, матросы и не мечтали о том, чтобы снять рубашки в нарушение приказа, но в приказе ничего не говорилось о том, что нельзя закатать рукава.

То и дело встречались косяки рыб и стаи дельфинов, и их резвые, изящные игры весьма забавляли и офицеров, и матросов. Они походили на труппу акробатов в белых галстуках из

комической оперы, когда выпрыгивали из воды и красиво ныряли обратно, изгибаясь и кувыркаясь, так что создавалось впечатление, будто они делают это исключительно из удовольствия. В тропических широтах дельфины издревле были добрыми друзьями одиноких моряков. Греческие мореходы с тем же восторгом любовались на их фокусы, что и их современные коллеги. В греческой мифологии дельфины пользовались самой хорошей репутацией. Греки верили, что дельфины возят на спинах богов и спасают героев.

Встреча с кораблем снабжения «Нордмарк» была назначена на 12 ноября. В этот день стояла такая же великолепная солнечная погода, и «Шеер» шел к месту встречи, о котором команда, разумеется, и не подозревала. После обеда впередсмотрящий доложил о двух мачтах впереди по курсу, но вместо общей тревоги по местам отправилась только обычная вахта левого борта. Матросы удивились. Что задумал капитан? Подойти к незнакомому кораблю, не приняв предосторожностей?

— Он сидит на мостике на складном стуле и курит сигару, — сказал какой-то моряк.

— Наверно, он знает, что это немецкий корабль, — заключил другой.

И он был прав. Но впереди ждал не «Нордмарк». Кроме Кранке, дымившего на мостике черной бразильской сигарой, никто ничего не знал. Ему было известно, что это немецкий танкер «Ойрофельд», и капитан танкера был так же мало осведомлен, как и команда «Шеера»; он лишь получил инструкции идти в определенную точку Атлантического океана и оставаться там вплоть до дальнейших распоряжений.

Незадолго до начала войны на датском острове Аруба у северного побережья Южной Америки танкер взял груз нефти. Пока он находился в море, началась война, и ему приказали идти на Канарские острова, в нейтральную гавань Санта-Крус-де-Тенерифе, поскольку из-за неисправности двигателя, снизившей скорость, он не имел надежды добраться до немецкого порта. Однако военно-морское оперативное командование не забыло о нем и решило воспользоваться тем, что он шел с грузом топлива, и дозаправить немецкие вспомогательные крейсеры.

Офицеры и экипаж вели жизнь, не лишенную приятности, испанские власти дали им свободу передвижения, но все они как один, и высшие, и низшие чины, хотели вернуться на родину. В один прекрасный день позднего лета период вынужденного ожидания и ничегонеделания наконец-то закончился. Капитан получил секретную инструкцию выйти в море и направиться к месту встречи, новые сведения о котором ему предстояло

получить по радио уже в дороге. Глубокой ночью они покинули порт и двинулись в назначенный район.

В заданном месте их ждал другой немецкий корабль. Оказалось, что это вспомогательный крейсер «Виддер», который принял на борт порядочную долю топливного груза «Ойрофельда». Но механики «Виддера» не смогли починить машины, что вынудило капитана прекратить экспедицию и отправиться домой. К концу октября на средней скорости 4 узла корабль с трудом добрался до Брестского порта, уже в то время захваченного немцами.

С тех пор «Ойрофельд» не покидал места встречи, поджидая того, кто должен был там появиться, и офицеры внимательно рассматривали горизонт в бинокли, надеясь увидеть немецкие корабли. По возвращении «Виддера» в порт капитан фон Руктешелль доложил о неисправности машин «Ойрофельда», и капитан «Шеера» получил указание встретиться с ним в назначенном месте и выяснить, не могут ли его механики подручными средствами устранить поломку, дабы, возможно, использовать танкер для снабжения вспомогательного крейсера «Тор», действующего в Южной Атлантике.

После обмена опознавательными сигналами Кранке передал капитану «Ойрофельда» шифрованное сообщение о том, что он посылает шлюпку с механиками машинного отделения, которые попробуют наладить машины, и предложил заглянуть на «Шеер», когда шлюпка пойдет назад. Палубный кран «Шеера» начал спускать моторную лодку. Когда она оказалась на уровне палубы, в лодку запрыгнули матросы, за ними последовал инженер-капитан «Шеера» и несколько его лучших специалистов, а также связисты, которые получили задание быстро наладить хорошую связь между двумя судами на то время, пока они будут находиться в месте встречи.

Не так уж это просто — спускать на воду лодку при сильном ветре или бурном море. Секунду или около того уровень воды почти достигает палубы, а через миг падает, будто в колодец. Матросы, работающие с такелажем, должны быть опытны и расторопны и привычны к совместной работе. Горе и шлюпке, и экипажу, если во время спуска на воду соскользнет хоть один гак. Такую работу надо выполнять слаженно, иначе жди беды. И даже если ее делают хорошо — как на этот раз, — матросам все-таки нужны немалый опыт и сноровка, чтобы благополучно отвести шлюпку от борта корабля. Но они справились и с этим заданием, и маленькая моторка смело заскользила вверх-вниз по водяным горам. Волны то и дело скрывали из вида «Шеер» и «Ойрофельд», так что виднелись только верхушки мачт, а в следующий миг они

опять вздымались над водой, подобно железным айсбергам, поднятые валом, который, быть может, преодолел сотни километров, прежде чем добрался сюда. Посреди Атлантики дорога от одного корабля до другого в маленькой моторке превращается в настоящее приключение. Те, кто находится в лодке, гораздо лучше чувствуют связь с морем, чем оставшиеся на борту; они ноздрями слышат его запах и ощущают на губах соленые брызги.

— Бог ты мой! — воскликнул инженер-капитан Эве, когда пригляделся к «Ойрофельду». — Такое впечатление, что его только что достали со дна океана.

Обшивка старого танкера покрылась ржавчиной и заросла ракушками.

— Интересно, каково там внутри?

Именно за тем, чтобы узнать, каково там внутри, он и отправился на танкер со своими подчиненными.

Как только они пришвартовались, по трапу быстро спустился пожилой моряк, коренастый и мощный, но легкий на ногу, словно юнга, задержался на миг, пока лодка ныряла вниз на волнах, дождался, когда она поднялась повыше, и спрыгнул в нее.

— Доброе утро, господа, — бодро сказал он. — Неплохое дельце вы обделали, позвольте вас поздравить. Вы, разумеется, с того самого карманного линкора, о котором столько трубят британцы по радио. — И краснощекий моряк протянул руку капитану Эве.

Он не представился, на нем не было знаков отличия, но что-то в его уверенной и оживленной манере ясно выдавало в нем капитана танкера.

— Мы с вами увидимся позже, — сказал он, когда Эве с механиками поднялся на борт, чтобы осмотреть машины. — Надеюсь, ваш корабль не будет подходить слишком близко. Если волнение усилится, мое корыто развалится на части.

Моторная лодка вернулась на «Шеер», и старый капитан отправился вместе с ней. Оказавшись на «Ойрофельде», Эве с испугом осматривал машинное отделение, слушая доклад старшего механика. Перед тем как выйти в свой последний поход, танкер должен был стать в сухой док для тщательного ремонта, но вместо этого его отправили на Арубу, где он взял еще груз топлива, прежде чем окончить свою карьеру. Во время бегства на Тенерифе в паровом котле открылась течь, вентиляторы стали заедать, трубы засорялись одна за другой. Несколько человек получили ожоги от внезапно вырвавшегося огня. Во время ожидания в Вера-Крузе на корабле, как смогли, постарались залатать дыры и затем, согласно инструкциям, понеслись к месту

встречи на всех парах, а именно на скорости 5 узлов, треща по всем швам.

Механики «Шеера» осмотрели машины. Состояние их было удручающим, но Эве пришел к выводу, что их можно наладить, воспользовавшись материалами, инструментами и людьми с «Шеера». А если что-то им не удастся, то работу доделает старший механик «Нордмарка», когда корабль прибудет в заданный район. И действительно, к тому времени, как Эве, а после него механики «Нордмарка» закончили работу на танкере, «Ойрофельд» как будто побывал на судоремонтной верфи, ибо его грузовместимость теперь почти не отличалась от прежней, какой она была в лучшие времена.

«Нордмарк» прибыл к месту встречи только 14 ноября, поскольку в соответствии с распоряжениями военно-морского оперативного командования ему пришлось сначала встретиться с подводной лодкой «U-66» под командованием лейтенанта фон Штокхаузена, действовавшей в Атлантическом океане. Когда «Нордмарк», громадный танкер с водоизмещением 22 850 тонн, прошел за кормой «Шеера» на расстоянии около 270 метров, на «Шеере» встретили его громогласными приветственными криками, и старые друзья и приятели с готенхафенских дней, которых судьба развела, казалось, так далеко, смогли еще раз повидать друг друга.

Кранке приказал корабельному оркестру играть бодрые марши в ознаменование радостной встречи. Не сыграть ли вместо этого «Звездно-полосатый флаг», пришло на ум капельмейстеру, когда он оглянулся посмотреть на прибывший корабль, ибо вместо названия «Нордмарк» на носу корабля снабжения большими буквами значилось «Прерия», а ниже аббревиатура — США — и американский флаг. «Нордмарк» был замаскирован под американский танкер. Поскольку США еще сохраняли нейтралитет, эта маленькая военная хитрость была вполне позволительна.

Как только «Нордмарк» остановился, между кораблями засновали шлюпки. Командир «Нордмарка» капитан Грау сразу же поднялся на «Шеер», чтобы отчитаться перед Кранке, а еще для того, чтобы сбылось то самое «до свидания», которым они обменялись еще в Готенхафене. Капитаны без слов пожали друг другу руки. Со времени последней встречи они оба выполняли свои задания.

Самым важным для Кранке было пополнить запасы боеприпасов и топлива. Работать приходилось при сильном волнении, и «Нордмарк» взял «Шеер» на буксир, чтобы облегчить работу. «Нордмарк» спустил с кормы тонкий трос с баллоном на

конце. На «Шеере» его поймали и подтянули вверх, на другом его конце был более толстый трос. Затем шел крепкий канат из манильской пеньки, а после всего уже тяжелый буксирный трос. Работой руководил первый помощник. Пыхтя и отдуваясь, двигаясь в такт свисткам боцмана и врастая ногами в палубу, потные матросы с покрасневшими лицами старались вытянуть тяжеленный трос. Наконец трос удалось вытянуть на палубу и закрепить. Затем на двух канатах, привязанных к буксирному тросу, подтянули толстые топливные шланги и подсоединили их к трубопроводам. Получив зашифрованный сигнал, заработали мощные насосы корабля, и жидкое топливо медленно потекло в баки «Шеера».

Дозаправка потребовала нескольких часов. Противникам, как правило, приходилось легче. Ведь они располагали базами по всему миру, где могли в удобное время заправить топливные баки. Правда, когда американцы были вынуждены начать операции в отдаленных районах Тихого океана, им пришлось воспользоваться аналогичными методами.

Пока жидкое топливо перекачивалось по трубопроводам, между кораблями продолжали сновать шлюпки, доставляя на «Шеер» боеприпасы, продовольствие и прочие необходимые вещи. Времени на это ушло больше, чем на дозаправку, но буксирный трос не отвязывали, потому что он хотя бы гарантировал то, что расстояние между кораблями не будет изменяться на протяжении всей операции. Если до окончания операции над горизонтом показались бы мачты, «Шееру» осталось бы только отвязать буксир, и вся его маневренность и боеготовность была при нем.

Когда матросы «Шеера» поднялись на борт «Нордмарка», им стало очевидно многое из того, что раньше казалось загадкой: например, зачем они, обливаясь потом и проклиная его на чем свет стоит, таскали эти мешки с картошкой — теперь-то они оценили это. Кстати, «Нордмарк» был вооружен, и неплохо. На нем установили 15-сантиметровые пушки, которые можно было при необходимости спрятать от любопытных глаз под откидными досками, а также 2-сантиметровые зенитные орудия, готовые к любому нападению с воздуха.

«Нордмарк» не всегда назывался так. Вплоть до 1939 года на флоте его звали «Вестервальд». Его построили на судостроительной верфи Шихау в Данциге, и он развивал скорость до 21 узла, то есть мог обставить практически любой вспомогательный крейсер, которому вздумалось бы его ловить. В то же время для кораблей без мощного вооружения он представлял довольно серьезную опасность и мог показать зубы, если того потребует ситуация.

Помимо груза в 12 367 тонн топлива и прочих нефтепродуктов, на «Нордмарке» также были специальные холодильные камеры для портящихся продуктов и кладовые для консервов, запчастей и боеприпасов. В патронных погребах царил особенный порядок. Каждый снаряд упаковывали в отдельный ящик и хранили таким образом, чтобы на него не могла воздействовать никакая качка или вибрация, кроме того, погреба были оснащены хитроумной системой рельсов, переключателей и элеваторов, которая обеспечивала доступ к нему с любой стороны. Теперь эта система ускоренно извлекала 813-килограммовые снаряды для тяжелых орудий «Шеера» из снарядных погребов «Нордмарка» и поднимала их на палубу для доставки в погреба карманного линкора. Передача продовольствия и боеприпасов продолжалась всю ночь, матросы передавали через борт «Нордмарка» снаряд за снарядом в стоящие наготове шлюпки, которые прыгали вверх-вниз на волнах и отчаливали после погрузки, и затем под бортом линкора действия разворачивались в обратном порядке: снаряды выкладывали на тележки и везли к люкам, где их брали и перекладывали внутрь сильные руки. Остальное делали элеваторы.

Также предстояло пополнить и запас торпед; это была еще более тонкая и трудная работа, для которой использовали специально сконструированный плот с днищем из скрепленных цепью узких цилиндров, способных уступать движению волн. Вместо мотора у этого стального плота были несколько гребцов с веслами. Подскакивая на волнах и медленно подбираясь к «Шееру», он представлял собой комическое зрелище, если, конечно, забыть о том, что его грузом были разрушение и смерть.

В то же время остальные шлюпки занимались перевозкой продуктов и прочих товаров, например консервов в большом количестве, свежего мяса, всевозможных банок, мешков с картофелем (тех самых, которые вызывали такое сильное недовольство матросов «Шеера», когда те нагружали «Нордмарк» в Готенхафене), яиц и множества других припасов, несущих радость и покой желудку.

Перевозка продолжалась до 16 ноября без каких-либо серьезных происшествий, несмотря на все возникающие трудности. Правда, один раз во время передачи боеприпасов с «Нордмарка» 28-сантиметровый снаряд выскользнул из обвязывавшей его веревки и упал назад, в трюм, минуя палубу за палубой. Стоявшие вокруг моряки похолодели, им показалось, будто прошла целая вечность, прежде чем снаряд глухо стукнулся об пол. К счастью, он никому не свалился на голову и сам не

получил повреждений, разве что выщерблину на кончике. А больше ничего и не могло произойти, так как взрыватели вставляли в снаряды только перед самым подъемом в элеваторе для того, чтобы заряжать ими пушки, но и тогда они взрывались лишь после выстрела.

Куда хуже было то, что такая же участь постигла бочонок с пивом. Он грохнулся об пол трюма с такой силой, что разлетелся в щепки, и все его драгоценное содержимое пролилось.

Ничто не мешало проведению операции по доставке припасов, и наконец она была закончена. Только однажды ночью, когда впередсмотрящий заметил с южной стороны ярко освещенный корабль, прозвучал сигнал тревоги. По всей видимости, это было американское судно, и, однако, двум немецким кораблям удалось избежать встречи с ним, даже не отвязав буксира.

Глава 6
В ВЕСТ-ИНДИИ

«Шеер» оставался на 45-й долготе до 20 ноября. «Нордмарк» получил приказ идти к новому месту встречи, а «Ойрофельд» — в Южную Атлантику на встречу с вспомогательным крейсером «Тор». «Шеер» направился вдоль 800-километровой американской границы, проходящей по вест-индским водам, в надежде наткнуться на пару вражеских судов в этом районе, который до сих пор был свободен от немецких боевых кораблей и вспомогательных крейсеров.

Теперь солнце припекало гораздо сильнее. Температура воды в океане поднялась до 17 °С, а за стальными стенами корабля было жарко, как в печке. Из одежды матросы надевали только тонкие брюки, пот ручьями стекал по их бронзовым спинам. Спускаясь вниз с открытой палубы, ты как будто оказывался в турецкой бане, и влажность действовала еще хуже, чем жара.

На палубе, рядом с башней «Бруно», сидел капитан и играл в шахматы с начальником хозяйственной части, а где-то в погоне за ним и его кораблем бескрайние глади океана бороздила армада британских кораблей.

Следующие несколько дней прошли без приключений. Погода оставалась прекрасной, облака, похожие на комья ваты, мирно плыли по небу, пробуждая в моряках ностальгию о других мирных днях — по-настоящему мирных. Но вот, в трубе зашумело, и она облаком серого тумана выбросила неотработанное топливо — верный знак того, что по приказу с мостика машины корабля заработали в полную силу. Яростно забурлила вода за кормой, винты завертелись быстрее. Увеличив скорость, «Шеер» устремился туда, где над горизонтом впередсмотрящий заметил клочок дыма.

По кораблю прокатилась волна возбуждения. Матросы почувствовали, как что-то носится в воздухе, и тревога охватила их. Они потеряли интерес ко всему, чем занимались в тот момент — даже к еде, — и прислушивались, не раздастся ли сигнал тревоги. В офицерской столовой царило не меньшее волнение, хотя офицеры изо всех сил старались его скрыть. И когда на пороге возник офицер связи, все головы разом повернулись в его сторону.

— Ложная тревога, — коротко сказал он. — Впередсмотрящий принял облако за клуб дыма. И только-то. Самая типичная ошибка.

Никто ничего не сказал, и все вернулись к своим делам. Действительно, такую ошибку было очень легко допустить. Никто не был застрахован от нее. Вахтенный офицер не стал корить моряка, который ошибся; напротив, он постарался его поддержать, крикнув:

— Молодец! Смотри внимательно. Ну, не повезло, бывает.

Если устраивать разнос за каждую ошибку, то впередсмотрящие начнут слишком долго раздумывать, прежде чем доложить о чем-либо, боясь ошибиться опять, и «Шеер», возможно, потеряет драгоценное время, потому что в следующий раз это может оказаться клуб дыма, непохожий на облако…

Наступило 24 ноября, воскресенье. Еще один мирный день. Вернее, мирным он был до полудня, когда подали обед. Но вместо обеда по сигналу тревоги моряки бросились по боевым постам, чтобы успеть сделать все необходимое: закрыть переборки и задраить люки, чтобы подготовить корабль к бою.

С палубы «Шеера» пристально рассматривали невысокое судно, к которому на всех парах направлялся карманный линкор. Палубные надстройки незнакомца были выкрашены в коричневато-желтый цвет, и единственная труба располагалась не рядом с мостиком, а вырастала из палубы чуть дальше к корме. В тех местах, где обычно располагались люки, виднелись странные груды, явно какой-то палубный груз, может быть большие ящики. На корме, защищенная мешками с песком, стояла обычная длинноствольная пушка. Как видно, британская. Незнакомец походил на судно компании «Порт Лайн», и эту догадку подтвердили находящиеся на его борту офицеры торгового флота.

Они заметили «Шеер», чьи намерения, по-видимому, не вызывали у них никаких сомнений, ибо эфир наполнился обычными в таких случаях радиосигналами RRR: «Рейдер. Рейдер. Рейдер». Это был сигнал бедствия торгового корабля, атакованного немецким рейдером. Сначала аббревиатура RRR, затем название корабля — «Порт Хобарт», насчет этого наблюдатели оказались правы, — и его координаты. «Порт Хобарт» представлял собой грузовое судно общей вместимостью 7500 тонн, изначально строившееся как рефрижератор, и номинально мог развивать скорость до 14 узлов в час. Судя по его курсу, он шел из Европы.

— Противник продолжает передавать сигнал RRR, а также название и координаты, — доложил радист «Шеера».

Кранке кивнул. В общем-то его полностью устраивало, что «Порт Хобарт» радирует свои координаты, потому что Кранке не собирался надолго задерживаться в этих местах, и если это заставит британцев напрасно гоняться за его тенью, то тем лучше.

После своего неожиданного появления он думал отправиться прямо на восток через Центральную Атлантику и подойти к африканскому побережью на юго-западе от Канарских островов, где, как он надеялся, его появление будет также неожиданно. Поэтому он решил не мешать «Порт Хобарту» рассылать сигналы бедствия и координаты, однако обратился к нему с приказом остановиться, переданным сигнальными флажками. В ответ «Порт Хобарт» только показал «Шееру» свою корму.

— Какого черта они задумали? — спросил Кранке, очень не любивший, когда его вынуждали применять излишнее насилие.

— Зачем упрощать себе жизнь, если можно усложнить? — сказал один остряк.

— Дать предупредительный выстрел над носовой частью, — приказал капитан.

Прогремела пушка, просвистел по воздуху снаряд, едкий дым поднялся над палубой «Шеера», и меньше чем в ста метрах от «Порт Хобарта» всплеснул фонтан морской воды. Британский корабль продолжал поворачивать. Случайно или для того, чтобы «Шееру» было не так удобно целиться в мелкую мишень? По-видимому, это случилось непреднамеренно, так как с фор-марса пришло донесение:

— Кильватерный след уменьшается. По-видимому, противник останавливается.

Лицо Кранке прояснилось. Значит, капитан «Порт Хобарта» в конце концов оказался разумным человеком. Он успел несколько раз передать сигнал бедствия, а также название и координаты своего корабля. Что он еще мог сделать? И вот он останавливается, выполняя приказ. Он уже рискнул своей жизнью и жизнью своих матросов, воспользовавшись радиопередатчиком. Для одного воскресного дня героизма вполне достаточно. Предпринимать дальнейшие действия означало бы попросту совершить самоубийство.

Насколько выяснила служба радиоперехвата, ни одна британская радиостанция не приняла его призыв о помощи и не подтвердила прием, но затем получение сигнала подтвердил американский военный корабль и передал его на британскую радиостанцию на Бермудских островах.

— Вот вам нейтралитет по-американски, — отозвался Кранке, когда ему доложили об этом. — А наши нарушения они рассматривают в лупу.

Старший механик «Порт Хобарта» встретил на борту посланную с «Шеера» абордажную команду.

— Капитан ждет вас у себя в каюте, — вежливо сказал он, как будто они встретились на официальном воскресном приеме.

— Надо отдать им должное, — с восхищением сказал лейтенант Блауэ лейтенанту Энгельсу, командиру абордажной команды. — Спокойны, как удавы. Интересно, как бы повели себя наши.

Но он не дождался ответа; старший механик пошел вперед, показывая дорогу в капитанскую каюту. «Даже не вышел на палубу! — подумал Блауэ. — „Капитан ждет вас у себя в каюте“». По пути они прошли мимо здоровяка с изуродованным лицом, рядом с которым стоял светловолосый парнишка лет пятнадцати, озадаченно уставившись голубыми глазами на немецкого офицера.

— Наш боцман с юнгой, — пояснил механик, невозмутимо соблюдая нормы вежливости.

Он толкнул дверь капитанской каюты и любезно отступил в сторону, пропуская вперед немецких офицеров. В удобно обставленной каюте лейтенанта Энгельса принял капитан Холл, и между ними состоялся безэмоциональный и предметный разговор. Насколько понял лейтенант, представленные капитаном корабельные документы были в полном порядке. Конечно, среди них не было ни одной секретной инструкции адмиралтейства, и капитан Холл никак не походил на человека, который готов передать их по первому требованию. Поэтому лейтенант Энгельс о них даже не заикнулся. Если секретные документы еще на борту «Порт Хобарта», то поисковая команда постарается их найти.

— Сколько у вас человек? — осведомился он.

— Шестьдесят восемь, — ответил капитан. — Восемь пассажиров: семь женщин и мужчина, англичанин. Что будет с женщинами?

— Если они будут вести себя подобающим образом, то и обходиться с ними будут подобающим образом, — сухо ответил лейтенант Энгельс.

— Не сомневаюсь ни в том, ни в другом, — сказал капитан, — но если вы возьмете их к себе на борт, они подвергнутся опасности. Нельзя рассчитывать на то, что вам всегда будет так везти, как пятого ноября.

— Может, и не будет, но разве на вашем корабле женщины не подвергаются такой же опасности?

Капитан пожал плечами; как видно, он придерживался другого мнения. Лейтенант просмотрел корабельные бумаги, из которых узнал, что «Порт Хобарт» вышел из Ливерпуля 3 ноября и вместе с конвоем из других кораблей должен был идти до 25° западной долготы. После этого он в одиночку должен был идти на Кюрасао, заправиться там и далее направиться через Панамский канал к своему пункту назначения в Новой Зеландии.

5 ноября конвой находился на 20° западной долготы, где его разогнала буря, и корабль был преждевременно отозван. Из письма судовой компании стало ясно, что день отправки первоначально назначили на 25 октября, но капитана предупредили, что «в условиях войны» не следует ожидать досконального соблюдения всех указанных сроков. Также среди бумаг была телеграмма, откладывающая отплытие корабля до 1 ноября. 3 ноября он наконец-то вышел в море. Когда капитан «Порт Хобарта» получил известие о нападении на конвой HX-84, он в соответствии с инструкциями повернул назад и оставался в порту еще десять дней, после чего снова вышел в море с другим конвоем, на этот раз под усиленной охраной.

— За кого вы сначала нас приняли? — спросил лейтенант.

— К сожалению, не за карманный линкор, который я сейчас вижу перед собой, — ответил капитан. — Сперва, когда мы увидели ваши мачты, мы приняли вас за американский военный корабль — ну, знаете, из-за восемьсоткилометровой зоны. Между прочим, вы подошли к ней очень близко. Впрочем, это меня не касается. Когда мы разглядели у вас мачту и тройную орудийную башню, до нас начало доходить.

— Вы отправили радиограмму?

— Разумеется, еще до того, как вы приказали нам остановиться.

— Вы передали какие-то сведения о нас?

— К сожалению, не успели.

— По-моему, тут не о чем сожалеть — во всяком случае, вам. Если бы вы что-то сообщили о нас, то нам, возможно, пришлось бы прибегнуть к более сильным мерам, чем сигналы и предупредительные выстрелы.

Капитан снова пожал плечами и пальцем чуть ослабил воротничок.

Согласно корабельным бумагам, вооружение «Порт Хобарта» состояло из одной 4-дюймовой пушки, двух пулеметов Хочкисса, двух дымовых снарядов, двух глубинных бомб и восьми шрапнельных снарядов. Главный наводчик был старшиной новозеландского военно-морского резерва. Лейтенант Энгельс решил осмотреть единственную пушку «Порт Хобарта». Ему пришлось подняться по узкой лестнице, чтобы добраться до нее. Там он увидел импровизированную огневую позицию, сооруженную из балок и мешков и защищавшую орудийный расчет и станок пушки от прямых попаданий. В деревянных ящиках наготове лежали снаряды, но вид у них был допотопный.

По приказу лейтенанта Энгельса экипаж и пассажиры погрузились в шлюпки. Женщины, в основном среднего возраста

и пожилые, возвращались в Новую Зеландию из-за границы. Перемену положения они восприняли с равнодушием. Все их надежды и планы на будущее в одночасье разбились в прах. Они не вернутся домой, во всяком случае пока. Тем, кто ждет их в Новой Зеландии, придется подождать еще. Они будут интернированы, не имея почти никакой надежды на то, что их обменяют. Но женщины ничем не выдавали своих чувств и улыбками выражали благодарность немецким морякам, помогавшим им спуститься в шлюпки и подававшим вещи. Единственная молодая женщина даже весело помахала рукой, когда шлюпка отошла от борта.

Когда дошло до более детального выяснения личностей невольных пленниц, оказалось, что эта молодая женщина, которую случай привел на «Шеер», — известная британская актриса, и члены призовой команды с изумлением слушали, как она негромко благодарит их по-немецки: «Danke sehr!» В ее каюте нашлось карманное издание второй части «Фауста» издательства «Реклам». На полях хозяйка оставила заметки по-английски, а на девяносто пятой странице подчеркнула красной чертой такие слова: «Dein starrer Sinn will sich nicht beugen, bedarf es Weiteres dich zu uberzeugen».[5] Дальше она не еще не прочитала, и в данной ситуации эта фраза казалась довольно уместной.

Тем временем призовая команда обыскала корабль. Немецкие моряки, вооруженные пистолетами и ручными гранатами, прошли по длинным пустынным трапам, и незапертые двери распахивались в такт качке корабля. Каюты носили следы поспешного бегства. Вещи, второпях вытряхнутые из ящиков, разбросаны по полу и койкам. Тут и там валялись конверты с британскими марками и штемпелями, фотографии родных и близких: мужчин, женщин, детей. Снова мрачная и безжалостная рука войны прошлась по сотне семей, словно лопата по муравейнику.

На палубе начала расти груда вещей, которые призовая команда собиралась взять с собой: навигационных инструментов, таблиц и карт, учебников по кораблевождению, мотков веревки, снастей, станков, оружия и разных мелочей. Лейтенант Блауэ осматривал нижние палубы, проверил кладовую и запасы провианта. Еще одно помещение было заперто.

— Там кое-какая выпивка, — объяснил капитан. — Подождите, я разыщу ключ.

Но его, должно быть, забрал с собой главный стюард, уплывший на одной из шлюпок, потому что ключ нигде не находился.

— Бросьте, — сказал Блауэ, махнув рукой. — Какие пустяки.

— Пустяки? — переспросил капитан Холл. — Бросить виски? «Блэк Лейбл», «Ред Лейбл», «Блэк энд Уайт». Отдать их рыбам на прокорм? Ну уж нет. Война войной, но не до такой же степени. Погодите минуту, сейчас мы ее откупорим.

Через пару минут он вернулся с ломом и взломал запертую дверь. Кладовая полнилась всевозможными съестными припасами — в том числе бутылками шотландского виски, которое капитан скорее отдал бы врагу, чем погубил. Но вдруг с палубы послышался тревожный топот бегущих ног и раздались громкие крики: «Всем покинуть корабль. Немедленно по шлюпкам! Быстро!»

Удивленный внезапной спешкой и предположив, что получено какое-то предупреждение, лейтенант Блауэ бросился на палубу.

— Всем в шлюпки, — приказал лейтенант Энгельс. — Отходите на расстояние не меньше двух сотен метров и ждите дальнейших распоряжений.

Как узнал Блауэ, старшина, которому было поручено заложить подрывные заряды, по собственной инициативе заминировал корабль, не дождавшись приказа, а когда приказ все-таки поступил, он запутался и подумал, что пора взрывать, и, соответственно, поджег запалы. Сделав это, он, к своему ужасу, увидел, что лейтенант Энгельс и его подчиненные, по всей видимости, вовсе не собираются покидать корабль, а, наоборот, неторопливо продолжают работу.

— Разве вы не покидаете корабль? — беспокойно спросил он. — Запалы уже горят.

— Что?! — в изумлении воскликнул Энгельс. — Какого черта?!

Однако если матрос не соврал, нельзя терять ни минуты. Все, кто может, должны покинуть корабль в оставшееся до взрыва время. Затем с тремя добровольцами он торопливо продолжал укладывать корабельные документы, чтобы забрать их на «Шеер». Осталось две минуты, лейтенант Энгельс бросил взгляд с мостика и заметил, что вокруг обреченного корабля кружит с десяток акул, как будто чтобы еще больше накалить обстановку. Вместе с ним на мостике, вероятно самом безопасном месте на корабле, были трое добровольцев. Лейтенант достал и пустил по кругу пачку сигарет. Они не успевали спуститься с корабля, прежде чем взорвутся первые заряды. Двое уже взяли по сигарете, когда волной от первого взрыва все сигареты, кроме одной, выбросило из коробки.

— Берите, — сказал Энгельс.

Быстро друг за другом последовали еще четыре взрыва, и

сквозь световые люки корабля вырвались языки пламени. «Порт Хобарт» стал медленно клониться на бок. Никто не пострадал, и лейтенант Энгельс с некоторым облегчением дал сигнал, чтобы последняя шлюпка вернулась и захватила их.

— Это возьмите с собой, — приказал он. — Кстати, должно быть на два заряда больше. Наверно, забыл подпалить. Однако же корабль все равно погружается под воду.

В шлюпку погрузили документы и журналы «Порт Хобарта». Когда шлюпка находилась примерно в сотне метров от тонущего корабля, взорвались два оставшихся заряда, но «Порт Хобарт» упрямо держался на воде. Чтобы добить его, «Шеер» открыл неприцельный огонь из 10,5-сантиметровых зенитных орудий. На «Порт Хобарте» уже свирепствовало пламя, и ветер разносил черную завесу дыма над поверхностью океана. «Шеер» стоял так близко, что грохот от попавших в цель и разорвавшихся снарядов раздавался почти сразу после того, как прогрохочут орудия. Промахнуться с такого расстояния было невозможно. Экипаж и пассажиры «Порт Хобарта» собрались на корме «Шеера» и, зажав уши руками, глядели на гибель своего корабля. В женщинах не чувствовалось ни малейшей нервозности, хотя снаряды свистели у них над головой и обломки корабля то и дело взлетали в воздух над палубой.

Наконец «Порт Хобарт» начал погружаться. Сначала осела носовая часть, как бы нехотя, но стальной корпус по-прежнему качался на волнах. Слышался треск, разрывы, грохот. Нос корабля погрузился под воду, и, приподнятый вновь очередной волной, он обрушил на палубу целый водопад. Под напором воды и яростной качки веревки, связывавшие палубный груз, не выдержали, и большие ящики с самолетными частями для новозеландских ВВС всплыли на поверхность океана. По крайней мере, британские пилоты лишатся нескольких самолетов, и им не на чем будет тренироваться. Нос корабля снова нырнул в воду, и корму бросило высоко вверх. Корабль уходил под воду.

Вода погасила пожар, и так прошло несколько минут. Огромные облака белого пара смешивались с сальным черным дымом. На пару секунд «Порт Хобарт» пропал из вида, будто кто-то набросил завесу милосердия на его последние усилия остаться на плаву. Видны были только верхушки мачт, но и они опускались все ниже, а затем совсем скрылись из глаз. «Порт Хобарт» затонул, почти невидимый за огромным облаком дыма и пара. Когда наконец дым разошелся, показались плавающие обломки: бревна, доски и крылья самолетов, подпрыгивающие на волнах. Только это и осталось от рефрижераторного судна «Порт Хобарт» и его груза: краски, фосфатов, бумаги, смазки, рельсов,

линолеума и соли.

Сигнал RRR, отправленный «Порт Хобартом», вызвал смятение в британском адмиралтействе и штаб-квартире оперативного командования района. В своей книге «Война на море», том 1, «Оборона», капитан Роскилл пишет, что координаты, переданные «Порт Хобартом», привели британские военно-морские власти в некоторую растерянность, поскольку он не сообщил, кто именно атаковал его — вспомогательный крейсер или внушающий ужас карманный линкор. Хотя сообщение «Порт Хобарта» заставило «Адмирала Шеера» отклониться от первоначального курса и направиться к островам Зеленого Мыса, оно мало прояснило ситуацию для адмиралтейства, которое и после сообщения едва ли лучше понимало, где следует искать карманный линкор, чем до него.

Радиограмма, отправленная с «Порт Хобарта», заставила «Шеер» как можно быстрее покинуть вест-индские воды. Он мог записать на свой счет лишь эту небольшую победу, но он снова выполнил свою главную задачу: заставил британцев беспокоиться и дезорганизовал их пути снабжения. Кроме того, теперь британцы наверняка сконцентрируют военно-морские силы в этом районе и станут прочесывать его в напрасных поисках. На «Шеере» тоже знали, что адмиралтейство не стало намного осведомленнее после получения радиограммы от «Порт Хобарта». Может быть, оно и подозревает, что виновник — карманный линкор, но не знает этого наверняка, и, что важнее всего, это нисколько не поможет им в поисках линкора.

Тем не менее необходимо было предпринять какие-то действия, дабы найти, вызвать на бой и уничтожить немецкий рейдер, чтобы обезопасить Центральную Атлантику и важные морские пути из Южной Африки и Южной Америки. С этой целью, помимо военно-морских подразделений, уже действующих у берегов Северной и Южной Атлантики, было сформировано особое оперативное соединение, так называемая «группа К», состоящая из авианосца новейшей модели «Формидабл» и тяжелых крейсеров «Бервик» и «Норфолк». Это оперативное соединение должно было действовать в районе между Фритауном и западноафриканским побережьем, но поскольку боевые корабли в большом количестве требовались для сопровождения конвоев, понадобилось некоторое время на то, чтобы организовать его и вывести в море.

Авианосцу «Гермес» и крейсеру класса D более старой модели предстояло патрулировать воды в районе острова Святой Елены, а тяжелый «Камберленд» и легкий крейсер «Ньюкасл» усилили

эскадру в южноамериканских водах. В то же время все корабли, направляющиеся из Южной Атлантики, получили указание двигаться западнее островов Зеленого Мыса, так как считалось, что данный маршрут легче защитить от нападений немецких надводных рейдеров.

Но именно в этом районе Кранке собирался попытать удачи.

Глава 7
НОЧНОЙ БОЙ У ОСТРОВОВ ЗЕЛЕНОГО МЫСА

«Шеер» шел по новому курсу прямо на восток. Бронированные борта карманного линкора, спешившего к своей цели, вибрировали. Мощный нос корабля разрезал глубокое синее море, освещенное солнцем на идеально чистом небе. Проходил день за днем, и «Шеер» мчался по краю Саргассова моря, когда-то горько разочаровавшего Колумба и его матросов, которые заметили его и приняли за землю, но не нашли ничего, кроме воды, воды и снова воды.

Кранке упорно продолжал идти тем же курсом. Он собирался переполошить адмиралтейство, внезапно появившись на морском пути на юге от Канарских островов, который имел чрезвычайно важное значение для британских поставок из южноамериканских портов. Кроме того, этим путем проходили все корабли, огибавшие мыс Доброй Надежды по дороге из Индии и Австралии. Кроме ежедневных выпусков газеты, выходившей на «Шеере», почти ничто не говорило о войне. И если бы не вахты по боевому распорядку и не особая бдительность впередсмотрящих, осуществлявших круглосуточное наблюдение, можно было подумать, что «Шеер», как в довоенное время, отправился в кратковременный круиз — разве что гребные винты вращались быстрее и машины стучали громче.

В воскресенье «Шеер» достиг того места, куда стремился капитан: на внешней линии, соединяющей западные Канары и западные острова Зеленого Мыса. Вероятность встретить там какое-нибудь судно была велика, хотя встреча могла и разочаровать, так как этой морской трассой активно пользовались корабли нейтральных стран.

— Дым на горизонте на 248°, — доложил впередсмотрящий.

Вахтенный офицер прекратил мерить шагами палубу и поспешно подошел к телескопу матроса, который уступил ему место. Офицер, сохраняя спокойствие, взял в руки окуляр и всмотрелся.

— Я ничего не вижу, — сказал он чуть погодя. Он протер глаза, осмотрел линзы, убедившись, что они не запотели, и снова прищурился. — Нет, — наконец сказал он, — я ничего не вижу. Вы, наверно, ошиблись. — И он жестом велел матросу занять место у телескопа.

Матрос опять наклонился к окуляру.

— Да, теперь я тоже ничего не вижу, — убитым голосом признался он, — но там явно что-то было.

Офицер с сомнением посмотрел на него. Матрос был из тех молодых новичков, которых лейтенант Блауэ расхваливал утром в офицерской кают-компании.

— Ну хорошо, — сказал он, помолчав. — Ступайте к капитану и доложите.

Молодой матрос с благодарностью поспешил на мостик — лично доложить капитану о сделанном наблюдении было своего рода наградой за внимательность. Выслушав донесение, Кранке склонился над разложенной картой и посовещался со штурманом и начальником службы радиоперехвата капитаном Будде. Поскольку дым был едва виден, по всей вероятности, он принадлежал теплоходу. А может быть, вражескому военному кораблю? Сложный вопрос. Да и где вообще находятся ближайшие военные корабли британцев?

— По-моему, у нас нет никаких оснований предполагать, что где-то рядом дислоцированы военно-морские подразделения британцев, — заявил Будде. — С другой стороны, еще вчера военно-морское оперативное командование сообщило нам, что южным курсом идет войсковой конвой в сопровождении нескольких авианосцев. В настоящее время он может находиться уже где-то в районе Канарских островов.

— И это значит, что нам придется соблюдать осторожность, что бы мы ни решили, — задумчиво сказал Кранке. — Подберемся поближе, чтобы увидеть верхушки мачт. По крайней мере, узнаем наверняка, ошибся матрос или нет. По его словам, а он говорил довольно уверенно, корабль шел южным курсом. Значит, возьмем чуть правее, а скорость увеличим до двадцати четырех узлов.

Дрожь корабля сменилась размеренной пульсацией, и шум от работающих машин стал громче и резче. Вспенилась носовая волна, бурлящие потоки стремительно перекатывались и уносились вдоль борта корабля, рванувшегося вперед. Через двадцать минут впередсмотрящий на фор-марсе доложил, что впереди показались мачты корабля.

Капитан лично поднялся на фор-марс и долго глядел через телескоп на мачты, прижав резиновый окуляр к глазнице.

— Торговый корабль, — сказал он. — Гражданский.

Тогда он приказал изменить курс и идти параллельно рассчитанному курсу незнакомого судна. На мостике с нетерпением ожидали его возвращения. Молодой матрос, который первым обнаружил судно, еще не ушел, и Кранке, прежде чем исчезнуть в штурманской рубке, похвалил его:

— Отличная работа. Молодец.

И лицо матроса озарилось счастливой улыбкой.

В штурманской рубке продолжилось обсуждение. Тем временем с точностью был рассчитан курс чужого судна, и «Шеер» взял параллельный. Мачты, похожие на иглы, по-прежнему различимые только с фор-марса, пока еще ничего не говорили о том, нейтральное ли судно или вражеское и, следовательно, является законной добычей рейдера. Что это: вспомогательный крейсер или пассажирский корабль?

— Поскольку нам неизвестно местоположение конвоя, у меня нет никакого желания, чтобы с этого корабля радировали о нашем появлении и, не дай бог, наслали на нас самолеты, — сказал Кранке. — Думаю, надо подождать до сумерек, а потом атаковать.

— А если он окажется пассажирским пароходом, — сказал штурман, — что тогда делать? Международное морское право даже адвокатов с толку сбивает, не то что простого моряка. Есть ли у нас право атаковать пассажирский пароход, если он направляется по своим делам?

— Мы имеем полное право напасть на него, — сказал Кранке, — но если мы это сделаем, куда девать пассажиров? Вот в чем проблема. Так или иначе, пока с решением можно подождать. Поживем — увидим. А вы, господа, повнимательнее почитайте морское призовое право. Там все разложено по полочкам: что разрешено, а что запрещено, — только это не особенно помогает, когда доходит до дела.

— А что, если это все-таки окажется вспомогательный крейсер? — вставил Будде.

— Ну и пусть. Надо соблюдать осторожность, что бы мы ни предприняли, — ответил Кранке, — а это уж моя работа.

Затем он стал вычислять по карте курс и скорость с тем расчетом, чтобы «Шеер» оказался чуть впереди незнакомца вскоре после наступления темноты.

— Что говорит служба радиоперехвата? — спросил он.

— Ничего особенного, капитан. Эфир молчит.

— Тем лучше, — сказал Кранке и затянулся бразильской сигарой. — Рассчитайте курс, штурман. До темноты будем идти параллельно.

— Есть, капитан.

Незнакомое судно упорно продолжало следовать своим курсом и не совершало подозрительных маневров. Очевидно, там ничего не заметили и ни о чем не подозревали. Наверное, впередсмотрящий на мостике уже подумывал о чашке чая — если это действительно был британский корабль. В этих местах еще не приходилось опасаться подводных лодок, которые могли бы

заставить корабль двигаться зигзагообразно. Конечно, ни для кого не было тайной, что в Атлантике действуют немецкие вспомогательные крейсеры, но по сравнению с величиной Атлантики их количество было небольшим, как и вероятность столкнуться с крейсером, особенно на этом относительно оживленном морском пути.

Однако невидимая команда карманного линкора «Адмирал Шеер» уже готовилась к встрече с ничего не подозревающим незнакомцем, кем бы он ни оказался. Воскресную форму сменили на серые рабочие костюмы; правда, на питании подготовка никак не сказалась. Воскресный ужин подали как обычно. Кранке считал, что моряку легче стоится на боевом посту сытым.

Когда сгустились сумерки, «Шеер» свернул чуть в сторону. Кранке собирался пройти мимо незнакомого судна незамеченным, а затем развернуться и застать его врасплох на встречном курсе, нос к носу, с той целью, чтобы судно, если оно окажется британским, не смогло бы воспользоваться пушкой, которая на британских кораблях обычно размещалась на корме.

Незнакомец шел на скорости около 12 узлов, и, чтобы намного обогнать его, «Шееру» пришлось значительно увеличить скорость. Тем временем наступила ночь, но Кранке не опасался, что корабль изменит курс и скроется, так как заработал отремонтированный радиолокационный аппарат, и капитан мог отслеживать все движения корабля, даже не видя его. Все, что нужно было знать, показывал экран радара.

Кранке сидел на скамейке и курил неизменную бразильскую сигару. Всякий раз, когда он затягивался, его лицо освещалось красноватыми отблесками. Те, кто стоял рядом на мостике, не удивлялись, видя, что в ожидании, когда наступит время действовать, он сохраняет полное спокойствие. Они уже привыкли к невозмутимости старика. Глядя, как он сидит, такой хладнокровный и, видимо, вполне довольный, фотограф, снимавший для пропагандистской компании, спросил его:

— Когда следует ждать атаки, капитан?

— По-моему, было бы разумно подождать, пока господа мирно поужинают и усядутся за покер, — с подчеркнутым дружелюбием ответил Кранке.

В этот миг облако набежало на луну и погрузило океан во мрак.

— Каким образом ваши ребята умудряются видеть в такой тьме? — простодушно обратился фотограф к офицерам на мостике.

— А, они получают дополнительную порцию моркови, — серьезно ответил штурман. — Знаете, особая витаминная диета.

От нее начинаешь видеть в темноте. Как кошка.

Радиолокатор окружали такой тайной, что даже находившиеся на борту ничего о нем не знали, если это не входило в их обязанности. Матросы, должно быть, ломали себе голову, что это за штука вращается на фор-марсе, словно флюгер; но никто не отваживался высказать свое любопытство вслух.

Экипаж занял места по боевому порядку. Сигнала тревоги не было, только устный приказ.

Между мостиком и радиолокационной рубкой не прекращался обмен вопросами и ответами касательно местонахождения обоих кораблей. Было 20.50, «Шеер» уже развернулся и взял новый курс, с каждой минутой быстро приближаясь к своей жертве.

— Азимут тринадцать градусов. Дальность пять пятьсот, — снова доложили из радиолокационной рубки. — Похоже, не маленький.

На какое-то время воцарилось молчание.

— Дальность пять тысяч.

«Шеер» чуть изменил курс, из трубы полетели искры. При увеличении скорости избежать этого было практически невозможно, но офицеры каждый раз принимались ворчать, боясь, что корабль обнаружит свое присутствие раньше времени.

— Силуэт большого корабля уже виден невооруженным глазом, — доложили с фор-марса.

В эту минуту луна вновь появилась из-за облаков и зашла за горизонт, окрасив небо в ядовито-зеленый цвет. На «Шеере» смотрели, как луна опускается, меняет цвет и исчезает за океаном, и темно-синее небо после нее кажется блестящим, как стекло, и ненатуральным, как театральный задник.

Стояла тьма, но не кромешная, и глаз мог различить серо-голубой нос «Шеера», ясно очерченный на фоне серебристо-зеленой воды, разбегающейся от него в обе стороны фосфоресцирующими прочерками, такими же неестественными, как лампы дневного света.

На вахте на верхнем фор-марсе стоял лейтенант Петерсен. Он пользовался репутацией острослова.

— А что, если мы гоняемся вовсе не за безобидным грузовым судном? — спрашивал он. — Или пусть даже грузовым, но вдруг там прямо за ним идет линейный крейсер «Худ», полностью скрытый от нашего радиолокатора? И вот, скажем, у них тоже есть радиолокатор и в эту самую минуту их пушки автоматически наводятся на нас. Вот здорово, правда? Того и гляди, получим световой сигнал: «Вас раскрыли, не пытайтесь скрыться. Сохраняйте спокойствие и следуйте за нами». Согласитесь, вот

это был бы сюрприз.

— Согласен, — отозвался лейтенант фон Дрески. — Но было бы еще забавнее, если бы какой-нибудь наш вспомогательный крейсер наткнулся на нас с другой стороны и принял за британский крейсер. Вот это был бы сюрприз для него, верно?

— Но капитану Кранке наверняка известно, есть ли поблизости другие корабли, — серьезным тоном возразил им кто-то, обделенный чувством юмора.

— Может, и известно, — согласился Петерсен, не смущенный тем, что его шутку не поняли, — но спорим, он не знает, где «Худ». В море, знаете ли, иногда случаются очень странные вещи, и не обо всех написано в книжках. Вот почему моряк всегда готов к худшему, даже когда надеется на лучшее.

Но тут разговор прервался. Тьму прорезал луч прожектора и уперся в чужой корабль, и в ярком, каком-то потустороннем зеленоватом свете стало видно, что это грузовое судно на расстоянии не более 2700 метров или около того. Его палубные надстройки и мачты блестели под лучом прожектора, а море внизу оставалось чернильно-черным и небо темно-синим. Корабль, плывущий вперед в ослепительном луче между морем и небом, как будто явился из легенды о «Летучем голландце».

— На корме орудие, — сообщил на мостик впередсмотрящий.

На мостике заметили его почти в то же время. Выходит, что незнакомец не держит нейтралитет. С «Шеера» грянул выстрел — это была одна из пушек среднего калибра, — и снаряд упал в воду за носом корабля, взметнув в воздух пенящийся столб воды.

Как только загорелся луч прожектора, британское судно стало поворачивать. На «Шеере» сразу же распознали его маневр, так как расстояние между мачтами заметно уменьшилось. Кроме того, изменилось направление носовой волны. С мостика «Шеера» яростно мигала сигнальная лампа: «Остановитесь и не выходите в радиоэфир, иначе будем стрелять».

Пока от службы радиоперехвата не поступало донесений о том, что британцы воспользовались радиопередатчиком. У аппаратов в наушниках сидели обычные радисты, а рядом с ними — опытные специалисты службы перехвата, бывшие радисты торгового флота, они отслеживали активность на волнах любого диапазона, готовые тут же доложить на мостик, как только британский радист притронется к ключу, и включить аппарат глушения, чтобы сделать передаваемые британцами радиограммы неразборчивыми.

Те, кто находился на палубе, мостике или фор-марсе и наблюдал за тем, что происходит, вдруг увидели, что на грузовом судне группа людей вдруг побежала на корму. По всей

вероятности, это был орудийный расчет. Потом на «Шеере» заметили, что дуло пушки поднимается и поворачивается, а матросы подносят снаряды.

— Включить второй прожектор, — тихо приказал Кранке, спокойно держа руки в карманах белого тропического кителя.

Еще одни мощный луч света упал на британский корабль, осветив корму и выхватив копошащихся артиллеристов. Быть может, они решили, что встретились с немецким вспомогательным крейсером и что они в состоянии противостоять ему. Их капитану, как видно, и в страшном сне не могло присниться, что он отдал приказ вступить в бой с кораблем, способным разнести его судно в щепки одним бортовым залпом. Хотя, конечно, была опасность случайного попадания, Кранке не видел оснований лишать британского коллегу его иллюзий, и потому, вынужденный открыть огонь из-за нежелания последнего подчиниться, он приказал произвести выстрел только из одного орудия среднего калибра.

Во тьме четко раздались приказы командира артиллерийской части, после чего прогрохотала пушка.

Почти в тот же миг с кормы британского корабля раздался ответный грохот, предшествуемый яркой вспышкой желтого пламени, а потом над «Шеером» просвистел снаряд.

— Господи боже, они отвечают! — воскликнул метеоролог Дефант.

Он вышел на палубу, но теперь решил, что было бы намного лучше, если бы все занимались своим делом. Спускаясь в ближайший люк, он столкнулся с идущим на палубу офицером, который ничего не знал о том, что происходило на борту британского судна.

— В чем дело? — спросил он, пробираясь мимо Дефанта на палубу. — Дождь пошел, что ли?

«Шеер» открыл огонь не только из пушек среднего калибра, но и из 10,5-сантиметровых зенитных орудий, и в британское судно попали первые снаряды. Снаряды со взрывателями замедленного действия раздирали его тонкую обшивку. Однако под интенсивным огнем «Шеера» вражеские матросы продолжали давать залп за залпом из своей единственной пушки; но, так как они не располагали техническими средствами управления артогнем, которыми обладал их противник, ни один снаряд не попал в цель. В красноватых языках пламени, загоравшегося на борту от разрывов снарядов, и желтых вспышках огня от пушечных залпов британцы продолжали играть роль Давида, но на этот раз снова победил Голиаф, как это еще раньше испытал на себе «Джервис Бей».

Но лишь после того, как «Шеер» дал тринадцать залпов в упор из 15-сантиметровых пушек и девять из 10,5-сантиметровых, британский капитан решил, что дело кончено, и остановил корабль, как ему было приказано. По-видимому, он велел своим отважным артиллеристам прекратить огонь, ибо они покинули свою пушку. Как только Кранке увидел это в бинокль, он тоже отдал приказ прекратить огонь. Ему тоже не хотелось стрелять понапрасну, и его вовсе не привлекало бессмысленное убийство храбрецов; но он немедленно поинтересовался у радиста, передавал ли противник что-нибудь по радио.

Этот вопрос имел важнейшее значение. Если британцы вышли в эфир, то у Кранке нет другого выхода, кроме как продолжать расстреливать корабль вплоть до уничтожения вражеского радиопередатчика, дабы прекратить передачу сведений. По международному морскому праву, если корабль продолжает посылать радиограммы после получения предупреждения, это считается враждебным актом. Но просто произвести выстрел по мостику неприятельского судна, надеясь разрушить рубку и радиоаппарат, который обычно там устанавливался, было бы недостаточно, потому что, как было известно Кранке, британцы начали устанавливать аппараты дальше от мостика именно для того, чтобы он не пострадал в том случае, если мостик окажется под огнем.

К счастью, ему доложили, что противник не пользовался радиопередатчиком, а также сообщили довольно удивительную вещь: британцы даже во время обстрела не давали сигнал бедствия, хотя, как стало известно потом, один радист утверждал, что британцы все-таки успели отправить радиограмму.

Наконец на «Шеере» смогли узнать название британского корабля. Оказалось, что это грузовое судно «Трайбзмен». Над его трубой поднимались клубы пара, свидетельствуя о том, что обмана нет: судно не собиралось трогаться с места. Давление пара упало, и сирена постепенно смолкла. На корме зияли четыре пробоины от снарядов, которые почему-то казались чернильными кляксами на тетрадном листке.

Прожекторы «Шеера» погасли. Он находился на довольно оживленном морском пути, и зарево от прожекторов было бы видно на многие мили вокруг. Кранке приказал, чтобы впередсмотрящие на всех постах смотрели во все глаза, а антенна корабельного радиолокатора медленно поворачивалась кругами, охватывая горизонт и не упуская ничего из того, что не разглядит человек в свой бинокль.

Фрегаттен-капитан Грубер стоял на корме с группой матросов, готовый снять с «Трайбзмена» экипаж и пассажиров,

возможно находящихся на нем. Через борт перекинули веревочные лестницы, и рядом на палубе выстроились санитары, чтобы немедленно доставить раненых в корабельный лазарет. После того как погасли прожекторы, понадобилось некоторое время, чтобы человеческий глаз привык к темноте, но чуть погодя черный корпус «Трайбзмена» уже был виден довольно отчетливо, хотя он и находился в некотором отдалении. Первый помощник сигналил спасательным шлюпкам карманным фонариком.

— Шлюпка! — закричал какой-то матрос.

— Нет, — сказал Грубер, — это не шлюпка; наверно, свет корабельного фонаря отражается в воде.

Но это было не отражение, ибо пятно света двигалось. Потом оказалось, что на волнах подпрыгивают не один, а два огонька, и чуть погодя послышались крики.

— Люди за бортом! — сообщил боцман. — По местам, ребята.

Теперь стало видно, что светятся фонарики, прикрепленные к спасательным жилетам британцев, они загорались автоматически, как только соприкасались с морской водой. Затем на шлюпке заметили, что люди в воде кричат не по-английски. В их возгласах слышалось что-то похожее на «Аллах!». Два человека вопили как безумные, потому что боялись, что течение пронесет их мимо «Шеера». Немецкие матросы спустились по веревочным лестницам, подхватили обоих и втащили их на борт. Сначала морякам показалось, что они чернокожие, но худые и невысокие. Потом в свете карманных фонариков стало ясно, что это индийцы.

Им тут же дали одеяла и сигареты, и оба спасшихся, еле держа сигареты и кутаясь в одеяла, уселись на световой люк и с трудом пытались объяснить, что их лодка опрокинулась от удара о воду и в воде должны быть и другие матросы. По их словам, кроме команды, в основном состоявшей из ласкаров,[6] «Трайбзмен» взял на борт еще одну команду ласкаров с грузового судна, потопленного немецкой подводной лодкой. Их должны были отвезти назад в Сингапур.

Немецкие моряки уже помогали взобраться на борт новым спасенным. Некоторые из них добрались до «Шеера» вплавь, — разумеется, те, что были в перевернувшейся лодке, — остальные приплыли в шлюпках. Британцев посадили к пленным, снятым с «Порт Хобарта», а для ласкаров нашли место в унтер-офицерской кают-компании.

Матросы «Порт Хобарта» приветствовали вновь прибывших усмешками и сдержанными замечаниями. Капитан «Порт Хобарта» повернулся к лейтенанту Петерсену.

— Как любезно с вашей стороны, что вы нашли нам

компанию, — сказал он. — Я это вспомню, когда мы поменяемся ролями.

— Ну, это вряд ли, — тем же шутливым топом возразил Петерсен.

— Как знать, — сказал капитан «Порт Хобарта» и уже серьезнее прибавил: — Мне кажется, наступит такая пора, когда вам понадобятся свидетели, которые смогут подтвердить, что вы хорошо обращались с пленными.

На это лейтенант Петерсен ничего не ответил.

Спустя некоторое время выяснилось, что среди спасшихся на борту «Шеера» нет капитана «Трайбзмена», старшего механика, начальника радиослужбы, а также нескольких офицеров и матросов-британцев. Оказалось, что они спустили моторный катер с дальнего борта корабля, невидимого с «Шеера», и скрылись на нем. Вероятно, к тому времени они уже успели пройти несколько километров. Как только лейтенант Петерсен, проводивший допрос, узнал о побеге, он тут же отправил донесение на мостик, чтобы поставить в известность капитана.

— Досадно, — сказал Кранке, — но сейчас нам не до этого. Было бы слишком опасно прочесывать район прожекторами, чтобы найти их. Может быть, они вообще не доберутся до берега, хотя у них есть все шансы добраться.

Так или иначе, время, которое крейсер мог позволить себе потратить в этом месте, пригодилось для добрых дел; в воде еще оставались люди, может быть, раненые, которые попрыгали за борт, когда началась стрельба. Как только Кранке приказал прекратить огонь, с «Шеера» на побежденный корабль с пылающей кормой отправилась абордажная команда. По дороге матросы не спускали глаз с воды, отыскивая тех, кто спасался вплавь, и расспрашивая тех, кто успел погрузиться в лодки. Третья лодка, встреченная ими, была перегружена ласкарами, которые, завидев немецкую шлюпку, подняли жуткий вопль, умоляя о спасении.

По-видимому, у них были причины для беспокойства, ибо их битком набитая лодка дала течь.

— Подтягивайтесь к крейсеру! — прокричал лейтенант Энгельс, который был за главного. — Вас возьмут на борт.

При этом радостном известии стенания сменились воплями радости, гребцы с энтузиазмом склонились над веслами и воодушевленно погребли к «Шееру» и, значит, своему спасению. Похоже, они боялись, что их бросят в протекающей лодке посреди безбрежной Атлантики, как случилось с командой торпедированного грузового судна; но для подводной лодки это была прискорбная необходимость, а на «Шеере» места хватало

для всех.

Лейтенант Энгельс осторожно подвел шлюпку к борту «Трайбзмена», который то высоко поднимался, то резко падал вниз на бурных волнах. Такелаж и шлюпбалки хлопали по обшивке корабля, и море горестно вздыхало под кормой, когда ее поднимало и с плеском швыряло назад, словно плеть. На окрики командира абордажной команды никто не отозвался. Было похоже, что весь экипаж покинул судно. Поймав веревочную лестницу, Энгельс взобрался на палубу. Даже у побежденного противника были способы отплатить своему победителю. Например, заминировать корабль.

Сразу за Энгельсом на «Трайбзмен» поднялся главный старшина Крюгер. Когда он вылез на палубу, раздался выстрел. Он тут же выхватил пистолет, но оказалось, что это лейтенант выстрелил в тень от качавшейся взад-вперед двери. Остальные матросы высадились на палубу и торопливо приступили к исполнению своих обязанностей. Главный старшина Крюгер, радист, получил приказ найти радиорубку «Трайбзмена» и, если возможно, выяснить, успел ли британский радист отправить сообщение во время боя, поскольку на этом настаивал один из радиоперехватчиков «Шеера».

В мирное время радиорубка обычно располагалась где-то поблизости от мостика, но самый беглый осмотр показал, что там ее нет. Там был приемник, но не передатчик. С помощью бревен и мешков с песком мостик и штурманскую рубку превратили в небольшую крепость. Во всяком случае, это защитило бы мостик от осколков.

Кроме обычной длинноствольной пушки, на верхней надстройке для зенитного орудия был установлен пулемет. Патронные ленты к нему хранились в штурманской рубке.

В этот миг включилось корабельное освещение. Видимо, инженер-лейтенант Клаазен со своими людьми сумел освоиться в незнакомом машинном отделении. Но даже при свете Крюгер никак не мог найти ничего похожего на радиорубку. Затем между палубами он обнаружил трап, защищенный бревнами и мешками с песком. Он протиснулся через узкий вход и нашел то, что искал. Опытным взглядом он сразу же определил, что пользовались и приемником, и радиопередатчиком. На полу стоял пустой деревянный ящик, выкрашенный в желтые полосы. Очевидно, там его британский коллега хранил секретные документы и инструкции, и, хотя нападение было внезапным и радист покидал корабль в спешке, он не забыл уничтожить все бумаги — или, может быть, взять с собой? Радист «Трайбзмена» сидел вместе с капитаном в том самом моторном катере, который сейчас

одиноко бороздил океанскую гладь, стремясь к далекому берегу. Поверхностный обыск не дал практически никаких интересных результатов. В ящиках нашлось несколько официальных бланков да еще пара-тройка брошюр со штампом британского адмиралтейства. Крюгер сунул их в карман; возможно, они представляют интерес.

Белый тропический китель висел на спинке стула, где его, очевидно, второпях бросил владелец; само собой, радист решил, что в открытом море ему понадобится что-нибудь потеплее. Крюгер взял китель, обыскал карманы и нашел листок бумаги. Глаза его загорелись, когда он прочитал такие слова: «SOS. Нас обстреливает немецкий рейдер…» Это была последняя радиограмма его британского коллеги. «Теперь все ясно», — подумал Крюгер и сунул бумагу в карман. Значит, радист на «Шеере», который вопреки всем остальным настаивал на том, что «Трайбзмен» успел послать радиограмму, все-таки оказался прав!

Корабль, внезапно покинутый экипажем, представляет собой примерно такое же веселое место, как заброшенное кладбище ночью. Ничто не выглядит более мертвым, чем вещи, оставшиеся на заброшенном корабле. Впечатление общего уныния только усиливалось от сознания того, что очень скоро за работу примутся заряды взрывчатки, которые уже закладывались, и все это отправится на океанское дно. Секунду Крюгер сочувственно смотрел на фотографию юноши. В рамке, между фотографией и стеклом, был заложен небольшой локон светлых волос. В другом месте он нашел полный комплект искусственных зубов, брошенных хозяином в стакане. Будучи внимательным и обязательным человеком, Крюгер тоже положил их в карман. Их владелец может оказаться на «Шеере», и в этом случае он будет счастлив получить назад свои зубы. Должно быть, в общем смятении он попросту про них забыл.

В другой каюте Крюгер нашел скрипку, гитару и балалайку. Их он тоже взял. Возможно, они пригодятся на «Шеере» — а если их владелец отыщется среди спасенных, он сможет взять себе один из инструментов, чтобы коротать время в ожидании мирных дней. На «Шеере» любили петь, а несколько членов экипажа были страстными музыкантами. Для сухопутных жителей, быть может, хороши и граммофоны, но только не для моряков. Моряки предпочитают живую музыку.

«Трайбзмен» был построен в 1938 году и отлично оснащен. Темный и зловонный полубак, на котором когда-то ютились нищие матросы, уступил место каютам на двух-четырех человек. Матросы размещались в передней части корабля, а механики и мотористы — в кормовой, откуда было рукой подать до

машинного отделения. Кроме того, корабль располагал просторным и хорошо оснащенным лазаретом с большими шкафами для лекарств, однако совершенно пустыми — что, безусловно, огорчит хирурга «Шеера». Для грузового судна на «Трайбзмене» царили почти идеальные порядок и чистота, и все крашеные поверхности находились в отличном состоянии. Скрывшийся капитан, как видно, гордился своим кораблем.

Закончив обыск, абордажная команда собралась на палубе.

— Корабль заминирован? — спросил лейтенант Энгельс.

— Все готово, господин лейтенант, — раздалось в ответ.

— Хорошо. Взрывайте. У нас есть семь минут, чтобы сесть в шлюпки и отойти от корабля.

Уже в шлюпке, прежде чем отойти от корабля, Энгельс несколько раз пересчитал своих людей, дабы убедиться, что никого не осталось на борту. Он не забыл, что случилось на «Порт Хобарте». Но всякий раз у лейтенанта выходило правильное число, так что в конце концов они поплыли к «Шееру».

Когда они успели проделать около половины обратного пути, позади раздался глухой звук первого взрыва. Сначала взорвались заряды, заложенные в вентиляционных трубах и машинном отделении, вскоре за ними последовали другие, и вот уже в корпусе зияла огромная пробоина. Энгельс чуть ли не с укором посмотрел на унтер-офицера, которому было получено заложить взрывчатку, и тот чуть было не начал оправдываться, когда взорвался последний заряд. «Трайбзмен» стал немедленно погружаться, и через двадцать семь минут, когда все в целости и сохранности уже высадились на борт «Шеера», атлантические волны сомкнулись над ним. «Трайбзмен» был седьмым кораблем, который потеряла британская судоходная компания с начала войны: два судна затонули в Нарвике, третье затопил «Граф Шпее», еще три отправились кормить рыб, торпедированные немецкими подлодками, а седьмой жертвой стал рефрижератор общей вместимостью 6242 регистровые тонны, принадлежавший компании «Харрисон Лайн», максимальная скорость 13 узлов в час, вышел из Ливерпуля в Калькутту с грузом штучных товаров, как говорилось в судовом журнале «Трайбзмена». Груз состоял из электрических товаров, велосипедных запчастей, проводов, тканей, фотографических материалов, стеклянных изделий, лекарств и 2000 полных мешков почты, забрать которые не хватило времени. Главным получателем значился арсенал «Аллах Хабат» в Калькутте. Семьдесят восемь человек экипажа перешли на «Шеер». Все ли члены экипажа, которых недосчитались среди пленных, успели пересесть в моторный катер и скрыться, было неизвестно, и установить это не представлялось возможным.

«Трайбзмен» вышел из Ливерпуля 20 ноября и присоединился к конвою из двадцати одного корабля. 24 ноября конвой рассеялся, и «Трайбзмен» в одиночестве отправился к мысу Доброй Надежды, намереваясь его обогнуть. Вооружение судна состояло из одной 4-дюймовой пушки и одного пулемета. Капитан «Трайбзмена» знал о гибели «Порт Хобарта» в бою с немецким рейдером, но британцы полагали, что после этого рейдер вернулся в немецкие воды.

Из частных писем, найденных на борту, на «Шеере» узнали новости о положении в Англии, в них говорилось о неделях без сна. Автор одного письма рассказывал о том, что в окрестностях Ливерпуля были расквартированы поляки, и, по его словам, это отнюдь не обрадовало местных жителей. Хозяйки, в домах которых разместили поляков, как говорилось в письме, запрещали им появляться в гостиной.

На «Шеере» оказался второй помощник «Трайбзмена», и лейтенант Петерсен спросил, какого черта они там себе думали, когда полезли против тяжелого крейсера с одной-единственной пушкой.

— Сначала-то капитан подумал, что это немецкая подлодка, — ответил помощник. — Прожектор нас совсем ослепил, мы заметили только вспышку огня от предупредительного выстрела.

— Но во-первых, ни у одной подводной лодки не может быть такого мощного прожектора, — возразил Петерсен, — а во-вторых, разве вы не поняли, что имеете дело с надводным кораблем, по тому, как высоко он находился над водой.

— Наверно, вы правы, но нам столько твердили про подводные лодки, что мы даже не стали раздумывать. Конечно, скоро стало понятно, что мы ошиблись, но тогда мы подумали, что это вспомогательный крейсер, и решили так просто не сдаваться. Только потом в свете от разрывов мы более-менее разглядели ваш размер и силуэт. Мы поняли, что у нас ни малейшей надежды, и тогда капитан приказал прекратить огонь и покинуть корабль.

— Ваш радист отправил радиограмму?

— Ему было приказано в случае нападения немедленно радировать, не дожидаясь особого распоряжения, так что я не сомневаюсь, что так он и поступил.

Помимо затопления «Трайбзмена», одной из главных тем для обсуждения среди матросов «Шеера» были низкорослые индийцы. На следующий день каждый, кто мог улучить минутку, сходил поглазеть на них. Все они были худы, как щепки, в тот момент они собрались на палубе в носовой части корабля. Одни ходили

взад-вперед, возможно, чтобы согреться; казалось, что им холодно. Другие сидели неподвижно, поджав ноги, словно каменный Будда, и не произносили ни слова. Третьи болтали между собой. Очевидно, при виде немецких моряков они больше не испытывали страха, но, заметив, что в окружении санитаров к ним идет корабельный хирург — по их меркам, настоящий великан, — они сбились в кучу, как куры, завидев в небе ястреба. Однако они снова успокоились, как только поняли, что этот богатырь с золотыми нашивками хочет только осмотреть их, поглядеть в горло и послушать сердце в тощей груди. Правда, во время осмотра каждый темнокожий ласкар заметно волновался, и его лицо тут же светлело, стоило только врачу отправить его в сторонку и перейти к следующему.

Осмотр показал отличные результаты, что было не так уж удивительно, зная, как тщательно британцы соблюдают чистоту на корабле, но что действительно удивляло, так это раболепное отношение к белым людям, выказываемое представителями народа, чья цивилизация уже достигла расцвета, когда и немцы, и британцы еще жили дикарями. В каждом движении ласкаров сказывалась привычка к рабству, внушенная колониальной системой. Только один белобородый старик вел себя хоть с каким-то достоинством: сидя под 28-сантиметровыми пушками «Шеера», он вполне мог сойти за индийского мудреца, достигшего просветления, вознесшегося над всеми человеческими заботами и безразличного ко всему, ожидающего нового рождения в высшем мире.

Глава 8
«ШЕЕР» ТЕРПИТ НЕУДАЧУ

После затопления «Трайбзмена» «Адмирал Шеер» взял курс вест-зюйд-вест и шел по нему в течение суток, затем повернул вест-норд-вест. В течение двенадцати часов после этого он поворачивал носом на северо-восток, затем на восток и снова на запад и северо-запад.

Кранке предстояло принять нелегкое решение, играя партию в эти военно-морские шахматы, в которых он мог двинуть только одну фигуру — свой корабль — против превосходящих сил противника. Каждый раз ход должен быть правильным, иначе одно неверное движение приведет к роковому концу. Однако принятие решения осложнялось тем, что Кранке знал очень мало или почти ничего не знал о расположении британских военно-морских соединений, грозивших ему гибелью. Нет никаких сомнений, что «Порт Хобарт» передал по радио свои координаты, и сейчас стало вполне ясно, что «Трайбзмен» тоже отправил хотя бы короткое сообщение, хотя вражеские радиостанции, возможно, не приняли его, и ничто не указывало на противоположное.

Однако, даже оставляя в стороне все эти рассуждения, был еще капитан «Трайбзмена», уплывший в катере. Вполне разумно предположить, что его уже заметил и подобрал какой-нибудь корабль. В таком случае британцам не придется сомневаться ни в том, кто именно потопил «Трайбзмен», ни в его местонахождении. Даже если катеру не встретится ни один корабль, он, безусловно, доберется до Канарских островов, расположенных не так уже далеко, и, несмотря на преобладающий пассат, в худшем случае дорога займет не больше нескольких дней.

Знают ли в британском адмиралтействе, кто командует карманным линкором, который причиняет ему столько неприятностей? И если знают, чего от него ждать, исходя из того, что о нем известно? Может быть, целесообразнее сделать ровно противоположное тому, что ожидают от человека с его характером, опытом и интуицией? По зрелом размышлении Кранке пришел к выводу, что противник ждет от него, что он отправится дальше, на восток от островов в более южные широты, по стопам «Графа Шпее», который объявился в южноамериканских водах, перебаламутив морские пути в Северном полушарии. В то же время сами британцы, скорее всего, передвинутся к западу, там-то и задумал Кранке вести охоту за

новыми жертвами.

Пока он решил взять курс на север, затем повернуть на юго-запад, а потом идти на юг. Если он потопит несколько встречных судов, то противник, получая сигналы бедствия, обязательно решит, что рейдер возвращается домой, но надеется заручиться еще парочкой побед на маршрутах конвоев НХ.

Следующие несколько дней команда выполняла обычные обязанности и потому получила возможность отдохнуть и развлечься. Когда такой большой и сложный механизм, как боевой корабль, работает без запинок, появляется соблазн считать это само собой разумеющимся. Например, тот, в чьи обязанности не входило дежурство в радиорубке, даже не подозревал об огромном объеме кропотливой работы и многочасовых вахтах, когда нельзя отвлечься от разнообразных аппаратов всевозможных размеров и форм, которые заполняли в рубке каждый свободный уголок. А кто знает, каково приходится главному старшине, который на должностной лестнице стоит между вахтенными офицерами и матросами? Если что-то происходит, всегда отвечает он. Все должно идти как по маслу, а если почему-то не идет, то виноват главный старшина.

На небольшом корабле его коллеге работается легче. Там все знакомы друг с другом, и опытный главный старшина знает и офицеров, и подчиненных, знает их достоинства и недостатки. Если б он был человеком другого сорта, пожалуй, он никогда не стал бы главным старшиной. Но на огромном корабле, таком, как «Шеер», слишком много новобранцев. Никто не в состоянии запомнить всех или составить представление об их проблемах. Как знать, возможно, у нерасторопного новичка личная беда, которая выводит его из равновесия. Может статься, у него жена сбежала с любовником перед самым отходом корабля. И это сверлит человека изнутри, как древоточец корабельную доску, — снаружи она выглядит нормально, но стоит посильнее надавить, и дерево рассыплется в труху.

Еще один специалист на корабле, которому приходится туго, это тот, кто имеет дело с кормежкой. Матросы привыкают к хорошему питанию и становятся разборчивыми. То одного слишком много, то другое дают слишком часто, и начинается ворчанье. Как-то раз на «Шеере» три дня подряд давали бобы — послушать матросов, так дело чуть ли не шло к бунту! А что было бы, если бы рыбные консервы подали дважды на одной неделе или яблоки пару дней подряд!

— Интересно, откуда берутся такие яблоки?

— Их специально держат для матросов.

— Наверно, их целую неделю чистили, что они стали такого

размера.

И не дай бог, если кок случайно окажется толстяком, как это частенько бывает с теми, кто имеет дело с едой! Вот уж кому придется нелегко. Никто не поверит, что он не приберегает лучшие кусочки для себя. И тем не менее на все, что вызывает такие желчные жалобы матросов, — и не всегда одних матросов, — как правило, есть свои весьма рациональные причины, которых они не знают или о которых не подумали. Взять для примера эти самые бобы, которые три дня подряд подавали на стол: дело в том, что во время бури в Датском проливе в продукты попала морская вода. Бобы намокли, и их нужно было съесть как можно раньше, иначе они сгнили бы, поэтому не осталось ничего иного, как накормить ими матросов. Отсюда и жалобы. Но не так все плохо. Пока есть матросы, они будут ворчать — под каким бы флагом ни шел корабль.

Достигнув самой северной точки, назначенной Кранке, «Шеер» на большом ходу повернул на юг. Продолжалась рутинная работа, и оставалось много времени для прочих занятий. Какое-то время диковинные обычаи ласкаров вызывали большой интерес у моряков «Шеера», а потом они привыкли. Тощие ласкары — некоторые прямо-таки мешки с костями — не придерживались западных правил поведения за столом, и простым немецким матросам, впервые имевшим честь наблюдать за индийцами, их этикет казался чрезвычайно примитивным. Трапезой распоряжались пятеро серангов,[7] и первым делом они с величайшим презрением отвергли предложенные столовые приборы.

Кок «Шеера» под опытным руководством седобородого старика приготовил пять больших мисок риса. Рис нужно было варить до мягкости, но так, чтобы он был сухим и рассыпчатым, а не кашеобразным и клейким. Затем серанги раздали по банке с селедкой в томатном соусе каждой пятерке ласкаров — заинтересованные наблюдатели отметили это с большим одобрением, так как немецкие матросы не очень любят селедку в томате, и чем больше ласкары съедят, тем меньше останется на долю матросов. Серанги собственноручно перемешали содержимое банок с рисом, и после этого, вместо того чтобы приступить к обеду, все ласкары разом повернули голову вправо, что означает «Нет!». Серанги перемолвились парой слов с коком, и на свет были извлечены банки с вареньем, которое добавили в рис с селедкой и томатным соусом. Зеваки смотрели круглыми глазами, но когда снова дали команду приступить к обеду, индийцы стали есть. Коричневые руки потянулись к мискам,

головы и спины склонились вперед, чтобы не пропало ни зернышка драгоценного риса, так что головы ласкаров с угольно-черными, блестящими волосами чуть не столкнулись посередине, накрыв миски, словно зонтики из лакированной кожи.

Серанги, как подобало в их высоком положении, принялись за обед в тишине и достоинстве, когда ласкары покончили с едой и разошлись. Тем временем оператор пропагандистской кампании засиял весь процесс для хроники похода «Шеера».

Были у невольных гостей «Шеера» и другие странные обычаи, поначалу вызывавшие непонимание и замешательство. Например, первым же утром, как только ласкарам разрешили выйти на палубу, они разом кинулись на корму под испуганные крики матросов-охранников. В их глазах застыло такое дикое выражение, что немецким морякам на минуту показалось, что им доведется стать свидетелями массового самоубийства. И пока решали, что предпринять, чтобы водворить порядок среди пленных, с мостика раздался крик:

— Все нормально, пустите их.

Вахтенному офицеру приходилось бывать на Востоке, и по полотняным коврикам, которые ласкары несли под мышкой, он сразу же понял, в чем дело: они хотели как можно ближе подойти к востоку, чтобы совершить обычные утренние молитвы и испросить благословения Аллаха на предстоящий день.

Но, выйдя на корму, ласкары столкнулись с определенными трудностями. Начались споры. Индийцы возбужденно махали тонкими руками и во все стороны указывали смуглыми пальцами. Как назло, с утра восточный горизонт затянули облака, а на западе небо прояснилось, и уроженцев Востока обуяли сомнения в том, с какой же стороны на самом деле встало солнце. Некоторые уже расстелили коврики и опустились на колени лицом на запад, когда с мостика явился ординарец с поклоном от вахтенного офицера и точным направлением по компасу. Сначала индийцы рассердились на того, кто прервал их молитвы, но потом, разобравшись, зачем пришел матрос, тут же сменили гнев на милость и обернулись к мостику, улыбаясь, радостно крича и махая руками в благодарность за дружескую подсказку. Капитал Плауц в ответ тоже помахал им рукой с мостика и пожелал «хорошей молитвы».

Лучшими часами на «Шеере» были вечерние часы, когда работа в основном прекращалась и можно было заняться своими делами. Когда солнце клонилось к горизонту, почти все свободные от работы матросы выходили на палубу, чтобы посмотреть на закат. Ведь миллионеры платят бешеные деньги

ради того, чтобы полюбоваться великолепием тропического заката! А команда «Шеера» сама получала за это деньги. «Во всем ищи лучшее», — говорят англичане, настоящие знатоки в том, что касается извлечения полезных жизненных правил из всех ситуаций, даже самых скверных, и матросы «Шеера» поступали сообразно этому девизу.

Нельзя сказать, чтобы их положение было плохо, но все же далеко не идеально. Тех членов экипажа, которые находили удовольствие в войне, можно было пересчитать по пальцам. Остальные с гораздо большим удовольствием очутились бы дома с матерью, женой или возлюбленной. Человек, которому не понаслышке известно об ужасах современной войны, не так жаждет героизма, как штатский патриот, ничего не знающий об этом, хотя и он, когда наступает пора, из последних сил выполняет свой долг.

А тем временем матросы «Шеера» наслаждались мирными деньками и тихими ночами и от всей души надеялись, что война скоро кончится и они благополучно вернутся домой целыми и невредимыми. Когда солнце скрывалось за горизонтом и бездна ярко сияющих звезд усеивала блестками небо над одиноким кораблем и его экипажем, откуда-то доносилась песня, быть может, старая матросская запевка, которую поют во время гребли, где больше ритма, чем мелодии, но поют ее с воодушевлением. А под выступающими стволами громадных пушек три-четыре матроса составляли маленький оркестр, лишь бы нашлись какие-нибудь инструменты, — а концертино, или матросское пианино, находилось всегда. Возможно, Берлинский филармонический оркестр играет и получше, но, уж конечно, не с таким чувством.

Наконец мирный вечер подходил к концу, раздавалась трель боцманского свистка и крик, понятный только морякам, которые точно знали, что он означает: «Тушить свет!» Настало время для переклички и обхода. Осматривали весь корабль: над палубами, под палубами и между палубами. Потом приходил черед пленных, в том числе дам. Когда первый помощник заглядывал к ним с обходом, дамы спокойно играли в карты. И отвечая на его вопрос о том, как они поживают, неизменно называли его «мистер Грубер». К «мистеру» он привык не сразу, тем более что это неизменно вызывало ухмылку на лицах матросов, которая тут же исчезала, стоило Груберу повернуться, хотя он отлично знал, что они втихомолку ухмыляются.

Разумеется, иногда во время обхода он слышал просьбы. Однажды седовласый капитан «Порт Хобарта» спросил, не могли бы им принести шахматы.

— У нас нет свободного комплекта, — ответил Грубер. —

Если только у кого-нибудь не найдется запасной. Может, вы сами сделаете себе шахматы? Я вам подыщу и подходящий нож, и деревяшку.

Конечно, не обходилось без традиционного вопроса о том, есть ли жалобы.

— Я боюсь, тут вы нам ничем помочь не можете, мистер Грубер, — однажды раздалось в ответ под общие смешки.

Не только немецкие матросы стремились поскорее вернуться домой.

Наконец-то после неимоверных усилий удалось устранить многочисленные повреждения «арадо», и механики при усердном сотрудничестве самого Пича, который надел рабочий комбинезон и взялся за работу наравне со всеми остальными, сотворили истинное чудо. Когда было сделано все возможное, учитывая доступные ресурсы, Пич доложил на мостик о том, что готов к вылету. Но капитан, осмотрев результат его трудов, выразил сомнение.

— Вы знаете, как нам нужен «арадо», — сказал он, — но, честно говоря, я не могу приказать вам подниматься на этом драндулете.

— Я готов взять всю ответственность на себя.

— Что ж, мне приятно видеть, что молодой офицер готов взять ответственность, но, по-моему, лучше уж я не дам вам сделать ничего безрассудного, чем буду вылавливать утонувших летчиков из воды. Такое впечатление, что ваш «арадо» держится на одних проволочках.

— Не так уж все плохо, господин капитан. Тем более надо узнать, может ли он летать. Если он не выдержит, вы всегда можете попросить, чтобы корабль снабжения доставил вам новый самолет. А я не буду его сильно напрягать. Даже если что-нибудь случится, в худшем случае отделаюсь синяками.

— Хорошо, Пич. Попробуйте. Но со всеми предосторожностями, прошу вас.

— Слушаюсь, господин капитан. Да и погода как на подбор.

И Пич радостно побежал к своему «корабельному попугаю», торопясь поднять его в воздух. Сила ветра составляла 1–2 балла, то есть море было спокойным. Кранке велел поставить «Шеер» против ветра и спустить все шлюпки на воду. По курсу, которым собирался лететь Пич, через каждые 100 метров стояла шлюпка, готовая при необходимости немедленно выловить его из воды. Пробный полет вызвал большой интерес и сдерживаемое волнение, и, когда о нем стало известно, все, кто оказался не занят, собрались у борта, чтобы не пропустить забаву. Все понимали, как рискует Пич, но он, наверно, знал, что делал, так

что, возможно, шансы на успех были велики.

По знаку Пича сквозь перспекс фонаря кабины обслуживающий катапульту механик, чуть волнуясь, привел механизм в действие. К его тайному удивлению, «арадо» легко поднялся в воздух. Но потом он завилял, качаясь из стороны в сторону, словно пьяный, и нырнул вниз, чуть не разбился, но в последний момент выровнялся и в конце концов шлепнулся на воду, как выброшенная за борт корзина с углем. Во всяком случае, он держался на поверхности и, видимо, не получил серьезных повреждений, хотя последующий осмотр показал, что управление элеронами и рулем вышло из строя.

Устранив неисправность, через два дня Пич отважился на новую попытку при тех же мерах предосторожности. Помня, что случилось в первый раз, зрители обливались потом и чувствовали еще меньше уверенности в удачном исходе.

Однако «арадо» снова взлетел с катапульты и благополучно продолжал лететь. Наблюдатели выдохнули с облегчением и приготовились поверить в невероятное — несмотря на то что нетрадиционные способы ремонта увеличили аэродинамическое сопротивление и снизили скорость самолета примерно на 30 километров в час, он снова был в рабочем состоянии.

Компас был неисправен, но это не представляло большой проблемы: «Шеер» прошел по всем румбам, а Пич летел в кильватере, после чего показания компасов сравнили и составили таблицу отклонений, которая дала Пичу и его летчику-наблюдателю предусмотреть ошибки в показаниях компаса.

Единственный союзник «Адмирала Шеера» на просторах Атлантического океана был готов снова встать в строй — чего нельзя было сказать о Пиче и его помощниках в тот вечер, когда они отпраздновали свой триумф. Капитан знал о шумной вечеринке, но предпочел сделать вид, что ничего не случилось, хоть это и было против правил. В конце концов, такой успех заслуживал некоторого веселья, пусть даже излишне бурного.

Хотя «Шеер» время от времени менял курс, систематически прочесывая район, выбранный в качестве охотничьих угодий, Атлантический океан оставался пустынным, и ни единый клочок дыма или кончик мачты не показывался над горизонтом. Вполне возможно, что отсутствие судоходства объяснялось недавними предупреждениями и мерами, предпринятыми адмиралтейством по изменению традиционных морских маршрутов. Но отныне «арадо», вновь вставший в строй, значительно облегчал задачу «Шеера», поскольку для поисков стал доступен гораздо более обширный район.

После нескольких разведывательных полетов, из которых Пич вернулся с пустыми руками, он как-то раз отправился особенно далеко и по возвращении доложил о судне того же класса, что и «Трайбзмен», которое шло курсом ост-зюйд-ост на расстоянии примерно 15 километров от «Шеера».

Получив донесение, капитан долго и сосредоточенно изучал карту, где начертил курс обнаруженного корабля; затем положил инструменты, выпрямился и с задумчивым лицом снова обернулся к лейтенанту Пичу.

— Вы уверены насчет его курса? — спросил он.

— Совершенно уверен, господин капитан. Чтобы проверить свой компас и таблицу отклонений, на обратном пути я летел точно по курсу «Шеера». Компас показывал двести сорок девять градусов.

Кранке посмотрел на последние данные и показания корабельного компаса.

— Хм, — буркнул он. — Когда вы летели назад, мы шли курсом ровно 250,3 градуса, то есть вест-зюйд-вест, четверть румба на запад. Я думаю, в данном случае один градус не имеет большого значения. Судно вышло из американского порта, и нам не важно, идет он на градус южнее или севернее. — Затем он повернулся к штурману. — Рассчитайте курс, Хюбнер, — приказал он. — После обеда Пич может опять подняться в воздух и приглядеться, что это за тип. Судя по курсу, боюсь, что мы имеем дело с янки.

Выполняя приказ, Пич снова отправился на разведку к незнакомому кораблю и, вернувшись, сообщил, что, по всей видимости, судно принадлежит нейтральной стране. Палубные надстройки выкрашены в ослепительно белый цвет, а ведь британцы красят их в коричневато-желтый. И курс, и внешний вид говорили о нейтральной принадлежности судна, и Кранке решил, что не стоит преследовать его. Тем более если это действительно нейтральное судно, оно немного погодя обязательно отправит сигнал по радио. Услышав, что решено не трогать обнаруженное судно, команда сникла и упала духом, но никто не жаловался. За время плавания матросы уже успели понять, что старик знает, что делает.

Тем же вечером матросы «Шеера» стали свидетелями необычного природного явления. На востоке разразился шторм. На горизонте собрались широкие гряды облаков, прорезаемые раздвоенными молниями. На самом деле там встретились две тропические бури, и обе с невообразимой яростью высвободили аккумулированное электричество. Это было фантастическое зрелище, и матросы, наблюдавшие с палубы «Шеера», невольно

видели в нем окружающий мир и воплощение смертельного боя между линкором и крейсером.

Позднее в тот же вечер капитан пришел в офицерскую столовую в белой летней бескозырке, сшитой по выкройке обычной синей бескозырки установленного образца.

— Как вы ее находите, господа? — спросил он. — Я попросил портного сшить мне новую бескозырку. Мне подумалось, что в тропическую жару матросам не помешал бы какой-нибудь более легкий головной убор, особенно впередсмотрящим.

Все согласились, что это отличная идея, кроме начальника хозяйственной части корабля.

— Сидит отлично, господин капитан, вам очень идет, если позволите, но дело в том, что хозяйственным уставом, номер 364, параграф 24а, часть 2, белые бескозырки не предусматриваются.

— Надо ли так понимать, Шварцлозен, что сначала нужно получить одобрение сверху, а потом уж вводить новые бескозырки?

Воцарилось смущенное молчание, которое нарушил младший лейтенант Заубицер:

— Стюард, будьте добры, принесите телефонный справочник Киля для господина Шварцлозена.

— Примерьте, Заубицер, — сказал капитан. — По-моему, у нас головы примерно одинакового размера. Ну вот! Что я говорил? Сидит как влитая. — И Кранке чуть сдвинул бескозырку на бок, чтобы добавить лихости. — Отлично смотрится.

Больше никто не вспоминал о дурацком параграфе; напротив, корабельные портные получили заказ на летние бескозырки; удобство команды больше значило для Кранке, чем педантичное соблюдение правил, а на ткань для бескозырок пошли запасные простыни. Между прочим, по возвращении «Шеера» из похода такие белые бескозырки были официально приняты в качестве тропических головных уборов и пользовались большой популярностью. Почти никто не знает, что нововведение впервые появилось на борту «Адмирала Шеера» и автором его был капитан Кранке.

Через пару дней после случая с летними бескозырками «Шеер» встретился с кораблем снабжения «Нордмарк», чтобы взять на борт новые запасы топлива и провизии. По окончании операции два капитана назначили следующую встречу в Южной Атлантике на 27 декабря, и корабли разошлись. «Шеер» продолжил путь на юг, и это значило, что в ближайшие дни он пересечет экватор. Те, кому уже довелось испытать на себе грубые

шутки, неизменно сопровождающие пересечение экватора в мирное время, полагали, что даже война не может помешать развлечению. Те же, кто еще ни разу не пересекал экватор, с радостью приняли бы весть о том, что обычай отменяется из-за военной обстановки, поскольку бывалые матросы, не скрывая злорадства, уже нагнали на них такого страху своими рассказами, что у новичков волосы встали дыбом и кровь похолодела в жилах, — уж лучше было бы вовсе в этом не участвовать или хотя бы оттянуть.

Но вопрос уже решили на самом высоком уровне. Кранке посчитал, что старые традиции нужно чтить даже в военное время, конечно, при условии, что праздник Нептуна пройдет в два приема, чтобы никоим образом не помешать исполнению обычных обязанностей, а все декорации и подмостки для проведения церемонии установят таким образом, чтобы их можно было убрать за несколько минут, дабы ни один пустяк не нарушил порядок и дисциплину на корабле. Ведь, в конце концов, шла война; в этих водах любой встречный корабль был противником «Шеера», притом что он пересекал экватор в самой узкой части океана между континентами и, следовательно, там, где британцам было проще ее контролировать и где сходились их важнейшие линии сообщения.

Услышав новость о том, что праздник пересечения экватора пройдет как обычно, старые морские волки со злорадной ухмылкой посмотрели на своих несчастных товарищей-новобранцев, которых на «Шеере» служило больше тысячи. Всем им предстояло вступить в ряды подданных морского бога Нептуна. Пронесся слух, что связист Войчеховски ревностно готовится к великому событию. 10 декабря «Шеер» миновал тропик Козерога, то есть, как утверждала традиция, прибыл в царство Нептуна, и в 17.00 его величество по громкой связи огласил свое первое сообщение несколько угрожающего характера. Через пять дней, за день до пересечения экватора, прибыл адмирал Нептуна бог Тритон в сопровождении оравы дикарей-людоедов, поведение которых было явно рассчитано на то, чтобы вселить ужас в сердца новобранцев. Учитывая военную обстановку, Тритону пришлось подняться на палубу через один из люков на корме, вместо того чтобы прибыть в катере и взойти на борт при полном параде.

Капитан Кранке, надев парадную форму и все знаки отличия, принял посла его морского величества, почтительно отсалютовал ему и «доложил» адмиралу подводного мира:

— Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» с экипажем из тысячи трехсот сорока человек, включая тысячу сорок человек, еще не

имеющих чести быть подданными его величества, нижайше просит позволения прибыть в царство его величества.

— С превеликим удовольствием выполняю вашу просьбу, мой дорогой Кранке. В царстве моего владыки вас и ваших людей знают только с самой хорошей стороны.

Слова «мой дорогой Кранке» вызвали бурю ликования, так как все знали, что под личиной адмирала Тритона скрывается не кто иной, как увешанный золотыми галунами и знаками отличия и совершенно замаскированный кустистыми белыми бровями и бородой в стиле фон Тирпица старшина Дим. После обмена приветствиями посол Нептуна с помпой проследовал в офицерскую кают-компанию, где он и его приближенные почтили своим вниманием богатый ассортимент горячительных напитков, имевшихся в баре, вслед за чем официальный визит был завершен и посол уже не такой твердой походкой отправился повторить представление перед унтер-офицерами.

Но это было лишь начало, на следующий день состоялись основные праздничные мероприятия, когда вся команда собралась, чтобы присутствовать на церемонии пересечения экватора и, прежде всего, при купании новичков. И вдруг все с ужасом узнали, что первый помощник Грубер тоже никогда не пересекал экватор и особо попросил, чтобы ему не делали никаких поблажек. Корабельный оркестр, в котором все новички еще накануне прошли через испытание, чтобы сэкономить время, выстроился на палубе и играл популярные песни, чтобы заглушить крики жертв, как говорили ветераны.

Наконец прибыли их величества: царь Нептун в лице известного остряка лейтенанта Петерсена и его супруга царица Фетида, которую изображал молодой матрос с безволосым лицом и соответствующими округлостями, на которые не пожалели материала. Царские особы уселись на приготовленные троны, и затем началась церемония. Вперед выступил придворный астроном и взялся за свой огромный секстант.

— Achtung! — проревел он. — Нулевая широта!

«Шеер» пересек экватор, завыли сирены, и заревел туманный горн.

— Пусть начнется церемония, — провозгласил царь Нептун. — Вас ждут суровые, но справедливые испытания. Приступайте.

Все взгляды обратились к первому помощнику Груберу, обнаженному до пояса, как и все остальные неофиты.

Придворный писарь Нептуна развернул обойный свиток и прочел:

— Фрегаттен-капитан Эрнст Грубер, первый помощник

тяжелого крейсера «Адмирал Шеер». Пока не кончится торжество, вас будут именовать новообращенным Эрнстом Грубером.

— Слушаюсь, владыка, — храбро ответил офицер, готовясь к худшему, и не ошибся.

Его схватили, намазали жуткой смесью уксуса, бензина, перца и смазочного масла, облили ушатом мыльной пены, и придворный брадобрей Нептуна побрил его, после чего его спиной вперед втолкнули в брезент с морской водой и хорошенько окунули. Потом его как следует окатили струей из шланга под давлением три атмосферы, который сбросил бы с саней самого толстого эскимоса, и напоследок вручили стакан с коричневатой жидкостью, которую он выпил до дна и лицемерно объявил наилучшим французским коньяком. На этом испытания окончились, и Эрнста Грубера зачислили в верноподданные царя Нептуна.

— Ну и ну, — вздохнул один из неофитов, — если так обошлись с первым помощником, что же сделают с нами?

Но во владениях Нептуна царила справедливость, и со всеми остальными обошлись не хуже, чем с первым помощником, — но и не лучше.

К вечеру все закончилось. 1040 новообращенных пересекли экватор и вынесли испытание. Остаток вечера посвятили уборке.

Однако на следующий день состоялось еще одно празднество, хотя и не столь буйное. По расчетам, после полудня счетчик числа оборотов должен был зарегистрировать 75-миллионный оборот, фактически это соответствовало четырем кругосветным путешествиям по экватору. Когда великий миг приблизился, старший механик, офицеры, унтер-офицеры и механики выстроились у себя в машинном отделении, ожидая прихода капитана.

На 74 999 999-м обороте инженер-командир Эве отключил питание, и в этот момент по лестнице спустился капитан Кранке. Его встретил не Эве, а дежурный старшина, и объяснил, что требуется от капитана. Из-за оглушительного шума машин Кранке не разбирал почти ничего из того, что ему говорили, но он повторял действия старшины и выполнил свою роль. Счетчик сразу же зарегистрировал 75-миллионный оборот. Это случилось в 16.00 17 декабря 1940 года.

Не одна пара глаз глядела на счетчик с тайной мыслью: сколько еще оборотов сделают машины, сколько еще километров придется пройти «Шееру», прежде чем он благополучно вернется в родную гавань.

Часть вторая
В ЮЖНОЙ АТЛАНТИКЕ

Глава 9
РЕЙДЕР НА ЭКВАТОРЕ

«Адмирал Шеер» курсировал на морских путях между Бразилией и Европой и между Бразилией и Африкой. В частности, его интересовали те суда, которые снабжали британские военно-морские базы в Гибралтаре и Фритауне. 17 декабря Кранке взял курс 33,8°, или норд-ост-тень-норд, и вскоре «Шеер» снова пересек экватор, однако в этот раз без всякой шумихи — на борту не осталось ни единого человека, не окрещенного в подданные Нептуна. Матросов занимали более серьезные вопросы. Ежедневно утром и днем отремонтированный «арадо» прочесывал окрестности.

Рано утром 18 декабря Пич снова поднялся в воздух. Через два часа «арадо» вернулся, и у наблюдавших за подлетом не осталось сомнений: он покачал крыльями.

— Можете сказать что-то конкретное? — спросил Кранке после благополучного приземления самолета.

— Это грузовое судно. Водоизмещение семь-восемь тысяч тонн. Обычная пушка на корме, защищена мешками с песком. Курс норд-тень-норд-ост, практически параллельный нашему.

В 11.36 над горизонтом показались мачты британского судна. Немного погодя впередсмотрящий «Шеера» смог разглядеть трубу и коричнево-желтую палубную надстройку. Наконец ясно показался сам корпус с довольно низкой осадкой. С «Шеера», подходившего к британскому судну под углом с кормы, корабль казался больше, чем был на самом деле. Впередсмотрящий противника явно заметил немецкий крейсер, так как тамошний радист радировал о приближении неизвестного судна. Затем стали повторяться сигналы RRR, и, хотя служба радиоперехвата прилагала все усилия, чтобы их заглушить, ей это не удалось, и одна британская радиостанция подтвердила прием сигнала.

— Выстрел поверх носа! — послышался приказ с мостика, и вслед за ним немедленно раздался резкий грохот выстрела, так как орудийный расчет уже стоял наготове в ожидании такого приказа у наведенного орудия.

На «Шеере» услышали свист снаряда и увидели столб воды, взметнувшийся и рухнувший в море чуть впереди британского судна. Но вместо того чтобы остановиться, оно только прибавило ходу.

— Противник продолжает передавать радиограммы, — доложил радист на мостик. — Фритаун подтвердил прием и

запросил информацию о том, сколько труб у нападающего корабля — одна или две.

— Дать второй предупредительный выстрел, — распорядился Кранке.

Выстрелила одна из пушек среднего калибра. Последовал резкий рывок, затем столб пламени, громкий взрыв, и встречный ветер смел клуб дыма с несущегося крейсера. На этот раз снаряд разорвался совсем рядом с носом вражеского судна, должно быть забрызгав палубу морской водой.

— Противник снижает скорость, — пришло донесение.

Да, это не вызывало сомнений. Капитану судна хватило здравого смысла понять, что любое дальнейшее сопротивление приведет только к ненужному кровопролитию. С одной пушкой ничего не сделать против мощного крейсера, который уже настигал его. Клубы пара вырвались из трубы судна, и оно остановилось. «Шеер» осторожно приблизился к неприятелю, главный калибр и пушки правого борта были готовы открыть огонь по первому требованию. Необычайно высокие палубные надстройки вызвали некоторое удивление на борту «Шеера» и озадачили немцев. Кранке все еще опасался ловушки. Это странного вида грузовое судно вполне могло оказаться тяжеловооруженным вспомогательным крейсером, замаскированным под обычное торговое судно.

Снова на палубе выстроилась абордажная команда во главе с лейтенантом Энгельсом, готовая высадиться в шлюпки по приказу капитана. И вновь Энгельса сопровождал лейтенант Блауэ, раньше служивший в торговом флоте. Как только шлюпка отчалила, «Шеер» взял такой курс, чтобы, пока абордажная команда не пришвартуется, ничто не мешало его орудиям целиться в судно.

— Они что-то бросают за борт! — прокричал Блауэ.

Но Энгельс уже заметил темный силуэт у борта корабля и никак не мог разглядеть, то ли это кочегар, черный от копоти, то ли негр.

— Сообщение для «Шеера»! — крикнул он. — Противник бросает за борт какие-то предметы, вероятно, секретные документы. Прошу проинструктировать, что делать: попытаться выловить или высаживаться на корабль.

Сигнальщик, взятый именно на этот случай, поднялся в качающейся шлюпке; товарищи крепко держали его, пока он сигналами передавал сообщение на «Шеер». Ответ последовал немедленно: «Высаживайтесь на корабль. Вторая шлюпка займется поисками». Кстати сказать, второй шлюпке действительно удалось выловить кое-какие интересные секретные

материалы, позволившие прийти к определенным выводам о косвенных результатах сражения с конвоем, от которого пока так и не оправились британские пути снабжения.

С корабля сбросили веревочную лестницу, но она оказалась слишком коротка, чтобы подтянуть шлюпку к борту. Энгельс крикнул, но ответа не было. По-видимому, джентльмены не собирались ему помогать. Лейтенант крикнул еще несколько раз, прежде чем над бортом показалась голова матроса. Выслушав настойчивую просьбу офицера, он согласился сбросить веревку. Сильно подпрыгнув, Энгельс смог поймать веревочную лестницу, когда шлюпка поднялась на волне, за ним последовала остальная команда и тотчас отправилась выполнять свои разнообразные обязанности.

Надев спасательные жилеты, экипаж британского судна выстроился на палубе, черные и белые матросы встали отдельно. Немецкие моряки обыскали их, нет ли при ком оружия, и проверили документы. В общей атмосфере преобладало равнодушное смирение, и по лицам матросов нельзя было сказать, что они опасаются встретить суровое обращение в плену у немцев.

Но одна группа людей стояла чуть поодаль и, очевидно, не относилась ни к англичанам, ни к членам команды. Возможно, это были испанцы или французы из Миди. В отличие от британцев вид у них был враждебный и обеспокоенный. Позднее из списка пассажиров, полученного от капитана, выяснилось, что это французы, направлявшиеся в Лондон, дабы вступить в войска Свободной Франции под командованием генерала де Голля.

Судно называлось «Дюкеза». Это был рефрижератор, и он вез 9000 тонн мяса и фруктов и 900 тонн яиц.

— Девятьсот тонн яиц! — с удивлением повторил немецкий матрос. — Это сколько же штук?

— Не суйте нос не в свое дело, — отрезал лейтенант. — Ваше дело пушка, а не яйца.

— Jawohl, Herr Leutnant,[8] — отозвался моряк, умерил свое любопытство и поспешил выполнять свое задание на корме корабля, где, как обычно, стояла пушка.

В камбузе уже подгорал обед. Лейтенант Энгельс изучил меню. Такое меню могло быть в первоклассном отеле. Несмотря на военную обстановку и трудности со снабжением, британцы, как видно, не испытывали недостатка ни в чем, во всяком случае на «Дюкезе». В капитанской каюте над письменным столом, где царил такой идеальный порядок, будто его только что убрали специально для обыска, висел вставленный в раму плакат под заголовком: «Цели нацистов в войне». Подпись под ним гласила,

что в основе плаката материалы из секретного досье вермахта, добытого в 1937 году. Плакат изображал карту тех стран, которые Германия предполагала захватить. Что касалось Австрии, Польши и Чехословакии, пророчества плаката оказались верны. Позднее, в 1940 году, жертвами стали Балканские государства. В 1941 году за ними последовали Бельгия, Голландия, Франция, Великобритания и Португалия. Затем наступил черед России. Смысл плаката подытоживали слова: «Хватай! Хватай! Хватай! — вот политика нацистов!»

Группа немецких моряков недоверчиво изучала карту.

— Россию? Да у нас же с Россией договор о дружбе!

— Чушь какая-то. Гитлер не такой дурак, чтобы повторить ошибку кайзера. Он ни за что не будет вести войну на два фронта.

— Да это просто пропаганда.

Во время обсуждения в каюту вошел британский капитан в сопровождении старшины, чтобы забрать личные вещи. Это был человек с худым, четко очерченным лицом; он ничем не выказывал гнева по отношению к немцам, захватившим его корабль. Лейтенант Блауэ, находившийся в каюте, перевел ему общее скептическое мнение, при этом лицо капитана выразило почти дружеское сочувствие, и он снисходительно улыбнулся.

— Ну конечно, вам не верится, — спокойно сказал он, — увидите сами, если доживете.

Тем временем между «Шеером» и «Дюкезой» продолжался обмен сообщениями. Капитан «Шеера» желал знать, сможет ли призовая команда взять управление «Дюкезой» в свои руки и отвести ее назад в Европу. Главным образом этот вопрос относился к инженер-лейтенанту Клаазену, который в мирное время был старшим механиком на судне торгового флота. Клаазен уже побывал в машинном отделении рефрижератора, выясняя все необходимые подробности. От местного старшего механика нельзя было добиться никакого сотрудничества.

— Теперь это не мой корабль, а ваш, — только это он и говорил. — Вот и разбирайтесь с ним, ребята.

Однако нашлись люди, готовые помочь Клаазену решить его проблему, правда без особого усердия. На палубе было жарко, но здесь, внизу, в машинном отделении, было сущее пекло, и что еще хуже: когда «Дюкеза» выпустила пар, двери топок раскрыли. «Дюкеза» работала на угле, который отапливал ее длинные устаревшие котлы. При спуске на воду в 1918 году ее расчетная скорость составляла 14 узлов в час, что довольно быстро для грузового судна и, несомненно, явилось результатом военной необходимости. Но в течение многих лет «Дюкеза», по всей

видимости, никогда не развивала максимальной скорости.

Внимательно проверив машинное отделение, судовой журнал и количество угля в бункерах, Клаазен покачал головой.

— Передайте, что это невозможно, — сказал он.

Тогда с «Шеера» пришел новый вопрос:

— Результат диверсии?

Клаазен усмехнулся.

— Какой смысл? — спросил он. — Тут не такие болваны. Если мы затопим корабль, что толку его портить, а если попробуем отвести в Германию в качестве приза, то у них есть все основания рассчитывать, что по дороге его отобьют британцы. Нет, дело совсем не в этом. Просто на обратный путь не хватит угля, а «Нордмарк» везет для нас что угодно, только не уголь. На «Дюкезе» топки расходуют по восемьдесят пять тонн угля в день. При такой скорости у нее хватит запаса только до Фритауна или Гибралтара, не дальше.

Но Кранке все-таки решил взять «Дюкезу» в качестве трофея. Лейтенанта Энгельса отозвали на «Шеер», а командование захваченным судном передали одному из офицеров призовой команды капитану Гечу. На «Шеер» переправили только капитана «Дюкезы», старпома, начальника радиослужбы и пару артиллеристов, а остальную команду и пассажиров объявили военнопленными. «Дюкеза» отправилась в путь под немецким флагом, развевающимся над установленной на корме британской пушкой, на борту остался минимальный состав экипажа и несколько старых чернокожих кочегаров. Несмотря на то что Фритаун принял и передал дальше сигнал RRR, Кранке намеревался в дальнейшем снять с «Дюкезы» некоторую часть тех 900 тони яиц, прежде чем отправить ее в качестве приза к месту встречи немецкого флота в Атлантике под кодовым названием «Андалусия». В бункерах рефрижератора хватило бы угля, чтобы туда добраться, но доберется ли он — это другой вопрос. А между прочим, команда «Шеера» не отказалась бы от нескольких ящиков яиц. Лучше синица в руке…

Кранке не думал, что он подвергается большому риску, задерживаясь для того, чтобы взять яйца. Он был убежден, что противник, скорее всего, станет искать его на севере, а не на юге от того места, координаты которого передала «Дюкеза». То, что теперь его искали с большим рвением, явственно следовало из того количества зашифрованных оперативных приказов, которые летели по эфиру к кораблям Королевских ВМС. К сожалению для британцев, чтобы их разгадать, дешифровальщикам «Шеера» не надо даже было прикладывать больших усилий.

— Смотрите в оба, Геч, — предупредил Крайне нового

капитана «Дюкезы» перед его отходом в южном направлении. — И будьте готовы ко всему. Не забывайте, что у вас на борту британцы.

Только после войны стало известно, — какие меры предосторожности приняло британское адмиралтейство, и время показало, что капитан «Шеера» рассудил верно. Командующий британскими силами в Южной Атлантике немедленно выслал на поиски «Шеера» современный тяжелый крейсер «Дорсетшир» и легкий крейсер «Нептун» в 800 километрах к востоку от Фритауна. Одновременно с этим авианосец «Гермес», более устаревший легкий крейсер «Дрэгон» и вспомогательный крейсер «Претория Касл» получили приказ идти от острова Святой Елены на северо-восток, а недавно сформированное оперативное соединение «К», состоящее из тяжелых крейсеров «Норфолк» и «Бервик» и современного авианосца «Формидабл», направлявшихся на юг, получило распоряжение обыскать район к юго-западу от Азорских островов.

В то же время тяжелый крейсер «Камберленд», а также скороходные легкие крейсеры «Энтерпрайз» и «Ньюкасл», введенные в группу после сражения между немецким вспомогательным крейсером «Тор» и британским вспомогательным крейсером «Алкантара», находились в районе между Рио и Монтевидео.

Британское адмиралтейство ошиблось в своем предположении, что «Шеер» отправится по курсу «Графа Шпее», если сумеет пробиться на юг. Вспомогательный крейсер «Тор» тоже держался подальше от этого района во время проведения всех своих операций.

Глава 10
«АРАДО», ПОТЕРЯННЫЙ И ОБРЕТЕННЫЙ

Солнце едва успело подняться со своего водяного атлантического ложа, когда в 7.30 утра лейтенант Пич за штурвалом «арадо» катапультировался с «Шеера» и полетел на разведку в более отдаленный район. В этот момент на горизонте показалась «Дюкеза», которая шла к назначенному месту встречи с «Шеером», чтобы передать груз яиц. Любители математики на «Шеере» уже успели подсчитать, что 900 тонн — это примерно 15 миллионов яиц. Видимо, в будущем команда «Шеера» может испытать нехватку в чем угодно, кроме яиц. Геч получил инструкцию снять крышки люков и сделать необходимые приготовления, чтобы передача яиц — начало операции было назначено на 11 часов того же дня — заняла как можно меньше времени.

Два корабля сходились друг с другом на малой скорости, моторные катера подготовили к спуску, и экипажи выстроились на палубе, как вдруг на мачтах крейсера затрепетали флажки, давая сигнал, за которым последовало закодированное сообщение сигнальной лампой и приказ от капитана «Шеера» капитану «Дюкезы». «Понял точка заканчиваю», — пришел подтверждающий ответ с «Дюкезы», и затем она направилась в южную сторону, а «Шеер» резко увеличил скорость и пошел на восток. Видимо, с яйцами придется обождать, если не попрощаться.

В 10 часов была получена радиограмма с «арадо», хотя Пич получил строжайший приказ пользоваться радиопередатчиком только в случае крайней необходимости. Когда его сообщение расшифровали, оно гласило: «Вижу тридцать вражеских кораблей точка поддерживайте связь точка». Кранке покачал головой, он был почти уверен, что это какая-то ошибка. Он ждал почти до 11 часов, на которые была назначена доставка яиц. К тому времени «арадо» уже должен был вернуться; у него едва ли хватило топлива на то, чтобы дольше задерживаться в воздухе. Но к 11 часам он не вернулся. Так верно ли сообщение?

На борту «Шеера», спешившего прочь от места встречи с «Дюкезой», царило возбуждение. О долгожданных яйцах уже забыли. Как-нибудь потом для них найдется время. Первый помощник приказал задраить люки и раздумывал, не следует ли снять корабельные леера, когда ему доложили, что капитан вызывает к себе. Он нашел Кранке в штурманской рубке в

обществе нескольких офицеров.

— Грубер, — сказал капитан, — прошу вас распорядиться, чтобы взломали тайник в каюте Пича. Я должен знать, правильный ли ключ к шифру он взял с собой в полет. Эта его радиограмма кажется мне очень странной. Откуда здесь могли взяться тридцать вражеских кораблей? Если это британские военные корабли, которые ищут нас, то их не может быть тридцать. Это явная чушь. Да и в любом случае его радиограмма пришла не в той форме, которая предписана для сообщений об обнаружении вражеских кораблей.

— Может, он заметил конвой в сопровождении военных кораблей, — предположил штурман.

— Это здесь-то?! — воскликнул Кранке. — Не верю. Британцы не могут располагать таким количеством военно-морских соединений в Южной Атлантике. Об этом не может быть и речи.

Осмотр каюты Пича показал, что он взял правильный ключ, потому что только его не было на месте. Затем от него пришла новая радиограмма: «За мной погоня». Она снова вызвала сомнения. Неужели здесь еще оказались и вражеские авианосцы? Но если так, почему же он сразу не сообщил о них? Все это было очень странно. Наверняка какое-то недоразумение. Теперь на «Шеере» не спускали глаз с часов. Капитан положил руку на поручень, чтобы часы постоянно были у него перед глазами, так же поступил и вахтенный офицер. Затем пришло новое сообщение: «QUG QDM QDM точка вынужден приводниться точка запрашиваю азимут точка». Но больше ничего нельзя было разобрать.

Кранке приказал начальнику связи и Будде, начальнику службы радиоперехвата, явиться на мостик. Получив распоряжение тщательно изучить все полученные радиограммы, они ушли, в надежде найти какие-нибудь несоответствия, которые могли бы дать ключ к разгадке этой тайны. Служба радиоперехвата сообщила, что не обнаружила ничего необычного. Ничто не говорило о том, что поблизости находились вражеские военно-морские силы или что в воздухе были самолеты. Эксперты корпели в рубке над радиограммами, пытаясь выискать в них хоть что-нибудь. Один решил, что абракадабра означает: «Двигатель неисправен». «Нужен ремонт», — сказал другой.

— Да бросьте! — сказал начальник связи с добродушной грубостью. — Хоть выверните их наизнанку и шиворот-навыворот, делайте что угодно, вам все равно не придумать ничего лучшего. Дело в том, что у нас нет никакой возможности узнать, что у него происходит.

— Произошло, — поправил какой-то пессимист.

Все поняли, что он хотел сказать, и смолкли. Пича все любили.

Капитану доложили об отрицательных результатах. Все указывало на то, что в этих сообщениях какая-то ошибка. Поэтому Кранке решил развернуться и идти к тому месту, где самолет предположительно сел на воду, с таким расчетом, чтобы прибыть туда после наступления сумерек. Если там действительно окажутся силы неприятеля, то «Шеер» постарается уйти под прикрытием темноты. Если оба летчика еще живы, нужно попытаться их спасти. «Шеер» изменил курс, направившись к заданной точке.

На мостике раздался незнакомый голос. Это был механик Пича, и вид у него был весьма обеспокоенный. Он не имел права здесь находиться, но никто не сделал ему выговор. Офицер даже дал ему английскую сигарету.

— Тут вы ничего не можете поделать. Да никто не может. Остается только ждать. Спускайтесь обратно.

Человек стоял с обиженным видом, ему не хотелось уходить.

— Хорошо. Тогда идите на фор-марс, ищите Пича вместе с впередсмотрящим, — сказал капитан.

— Спасибо, господин капитан. Я так и сделаю. — Механик поспешил выполнять распоряжение капитана.

В радиорубке находился удвоенный личный состав. Наконец в 16 часов послышался слабый сигнал. Глаза ожидавших заблестели, карандаши застрочили в блокнотах: «SOS. QTH» — это было указание сектора. «RU-КК» — это значило, что с Пичем все в порядке. Никто больше не мог отправить эти сигналы. На мостике известие получили по пневматической почте. Скоро указанные координаты нанесли на карту.

— Каким образом он там очутился? — спросил капитан. — Ерунда какая-то. Его обнаружил радиолокатор?

— Это было невозможно, господин капитан. Сигнал слишком слабый.

— Жаль. Ну да ладно, меняйте курс в соответствии с полученными координатами. Удвойте бдительность, ждите новых сигналов. Сразу же попробуйте установить его положение с помощью радиолокатора. На самом деле он может находиться севернее.

Прошел еще час, и затем снова поступил сигнал SOS. На этот раз он был заметно отчетливее, и «Шееру» удалось его запеленговать и установить место, где предположительно снизился «арадо». «Шеер» тут же скорректировал курс. Не только офицерами на мостике, но и экипажем владело нервное напряжение, поскольку все знали, как велики ставки, и все, кто не

стоял на вахте, вышли на палубу, вглядываясь вперед и надеясь заметить «арадо». В 18 часов был получен еще один сигнал бедствия. Пеленг показал, что точка отправления сигнала лежит прямо по курсу. Уже сгущались сумерки, и затем резко, как это бывает в тропиках, наступила темнота.

Но как только стемнело, далеко впереди «Шеера» наблюдатели увидели взмывшую в небо ракету. С помощью дальномера на фор-марсе был получен азимут ракеты и определено расстояние — 39 километров. Весь корабль вздохнул с облегчением, и авиамеханик на фор-марсе чуть не подскочил от радости. «Шеер» шел полным ходом. Ждать уже оставалось недолго.

Как только «Шеер» приблизился к месту, он дал опознавательный сигнал сигнальной лампой, и примерно в 1800 метрах впереди тут же загорелись аэронавигационные огни «арадо». Самолет пока еще держался на поверхности и, видимо, сохранил плавучесть, потому что огни прыгали вверх-вниз. Так как воспользоваться корабельным прожектором было нельзя (вопрос о вражеских военных кораблях оставался открытым), то торпедист привязал фонарь к крюку палубного крана. Все прошло нормально, и очень скоро лейтенант Пич встал перед капитаном.

— Чертовски рад вас видеть, Пич, — сказал Кранке. — Итак, где ваша армада из тридцати кораблей противника?

Пич недоуменно посмотрел на него.

— Я ничего не сообщал о кораблях, — ответил он. — Я не мог найти обратную дорогу, и мне пришлось сесть на воду, потому что кончилось горючее. Вот, собственно, и все.

— Что-то в этом роде я и подумал, — с облегчением сказал Кранке. — Ну, вы, наверно, умираете с голоду. Идите, вам что-нибудь приготовят. Потом разберемся, в чем там дело.

— Благодарю, господин капитан. У нас действительно подвело желудки. Аварийный паек мы не трогали, мы ведь не знали, где «Шеер» и на сколько придется растянуть паек.

Радисты не дали Пичу даже времени как следует подкрепиться, явившись в столовую за объяснением его загадочных сообщений, но узнали лишь то, что он ни о чем не знает. Он передал сигнал бедствия согласно установленной таблице, применяемой в воздушной разведке, и только когда таблицу рассмотрели поподробнее, нашлась разгадка тайны, и начальник связи поспешил на мостик дать объяснение капитану.

Выяснилось, что Пичу выдали устаревшую таблицу. 25 ноября шифры заменили, а на береговой станции, к которой формально был приписан Пич, забыли снабдить его новой таблицей.

Поскольку до этого Пичу ни разу не приходилось

пользоваться радиопередатчиком, ошибка прошла незамеченной. Когда выяснились эти факты, Кранке приберег бурю, которая назревала в нем после получения ложных сообщений, для коменданта береговой радиостанции. На самом деле вопрос был куда серьезнее, чем казалось на первый взгляд, и по возвращении «Шеера», когда вышестоящим инстанциям доложили о происшествии, комендант предстал перед военным трибуналом за то, что подверг опасности и самолет, и корабль. Буквосочетание, в старой таблице означавшее SOS от терпящего бедствие самолета, в новой соответствовало обнаружению вражеских кораблей и так далее.

По счастливой случайности никто не пострадал, но ситуация могла сложиться совсем по-другому. Что, если бы лейтенант Пич отправил срочное сообщение об обнаружении вражеских соединений? Тогда на «Шеере» его расшифровали бы как сигнал бедствия, и крейсер помчался бы к нему на помощь, чтобы, ни о чем не подозревая и ни к чему не готовясь, попасть в руки неприятеля. В таком случае не только самолет и два летчика, но и сам «Адмирал Шеер» с командой из 1340 человек оказался бы в опасности — может быть, в смертельной опасности — только потому, что комендант береговой станции не позаботился выполнить самую обычную обязанность: своевременно заменить старую таблицу на новую. Даже «клочок бумаги» в военное время может иметь первостепенное значение.

Кстати, этот случай дает повод сделать и другой вывод, далеко не новый, но по-прежнему актуальный: неразумно ставить над человеком двух начальников. Однако Геринг настаивал на том, чтобы все летные экипажи подчинялись ему, как и все летчики люфтваффе, даже те, кто относился к немецким ВМС, и даже те, кто, как Пич, в действительности был морским офицером, которого перевели в военно-морскую авиацию. Возможно, были разумные причины для того, чтобы летчики и самолеты берегового командования относились к люфтваффе, но подчинять той же инстанции машины, прикомандированные к боевым кораблям, было нелепо и опасно, как показал случай. Если бы немецкий флот нес ответственность за летчиков и самолеты, находящиеся на кораблях, такой путаницы никогда бы не возникло.

Пообедав, Пич вернулся на мостик и доложил капитану о том, что, несмотря на безоблачное небо, видимость была плохая. Над водой стоял густой туман, значительно ухудшающий видимость. Несомненно, это происходило из-за тропической жары и высокой влажности воздуха. Накануне он тоже с большим трудом отыскал обратную дорогу к «Шееру».

— Мы уже потеряли надежду и, когда на море поднялось волнение, хотели отсоединить крылья, чтобы самолет лучше держался на воде, но засомневались. Тем временем вокруг стали кружиться акулы, поджидая нас. Когда наступила ночь, я никак не решался выстрелить из ракетницы, потому что «Дюкеза» передала сигнал RRR, но в конце концов рискнул. По-моему, «Шееру» сильно везет. В жизни такое бывает.

Когда «арадо» потерялся, все от волнения забыли про яйца, но потом вспомнили. И начались самые немыслимые подсчеты: сколько яиц нужно съедать в день, чтобы за год избавиться от груза, сколько бы они стоили по теперешним ценам или достанут ли они до луны, если поставить одно яйцо на другое…

Однако и на следующий день мечты о вареных яйцах, яичницах и омлетах оставались все теми же мечтами. Исходя из того, что «Дюкеза» будет идти со скоростью 11,4 узла, штурман «Шеера» рассчитал ее местонахождение, но там ее не оказалось. Со всех сторон корабль окружал лишь синий океан, только океан, и ничего, кроме океана, непрестанно вздымающего волны. Стояла жара, и солнце уже казалось несколько утомительным, и вид бескрайней воды уже поднадоел. Где же эти яйца?

Сначала Кранке взял курс с тем расчетом, чтобы приблизиться к «Дюкезе», но это ни к чему не привело, и он велел зигзагами прочесать близлежащий сектор моря. Если бы «Дюкеза» столкнулась с военными кораблями противника, Геч, безусловно, затопил бы судно, но он наверняка не сделал бы этого, не послав прежде радиограммы, а такой радиограммы на «Шеере» не получали, так что были все основания предполагать, что миллионы яиц по-прежнему лежат в своих ящиках за стальной обшивкой «Дюкезы». Но где же она сама?

Не только впередсмотрящие, кому это полагалось по должности, вглядывались в океан во всех направлениях; все матросы, не занятые на вахте, торчали где-нибудь на палубе, помогая искать. Но ничего не видели, разве что солнце, клонящееся к горизонту. Небо и океан потемнели, и кое-кто из тех, кто глазел на закат, готов был поклясться, что слышал шипение воды, когда в нее спустилось солнце. Через несколько минут на западном горизонте не осталось ничего, кроме нескольких лучей быстро меркнущего света. Затем впередсмотрящий доложил о том, что обнаружил мачту на 345°. На таком расстоянии она казалась толщиной с иголку, но все-таки это была мачта, и «Шеер» на всех парах помчался к ней. Судно шло по курсу, рассчитанному капитаном Кранке, но уверенности не было: возможно, это другое грузовое судно или британский военный корабль. «Шеер» спешил вперед к

темнеющему западному горизонту параллельно неопознанному кораблю. Некоторое время спустя стало ясно, что это не чужак, это была «Дюкеза», которая шла на удивительно высокой скорости, погасив все огни.

— Странно, — сказал Кранке, — она делает не меньше четырнадцати узлов. По нашим расчетам, из нее нельзя выжать больше одиннадцати.

«Шеер» шел параллельным курсом вдалеке от «Дюкезы». Кранке не хотел ночью привлекать внимание к «Шееру», боясь, что, ввиду полученного сигнала о тридцати вражеских кораблях, об ошибочности которого Геч не знал, он может затопить «Дюкезу», заметив крейсер и приняв его за неприятеля.

Глава 11
ВОТ И ЯЙЦА!

Когда забрезжил рассвет, впередсмотрящий на борту «Дюкезы» с изумлением увидел мощный крейсер, идущий параллельным курсом, но, как только он узнал «Шеер», потрясение сменилось чувством облегчения.

До 9 часов оба корабля следовали сходящимися курсами и затем остановились на расстоянии километра друг от друга. К тому времени рабочие бригады уже стояли наготове на борту крейсера. Последовал отрывистый приказ, моторные катера качнулись на шлюпбалках и спустились на воду вместе с экипажами из веселых бородатых матросов. Они не только добрались-таки до яиц, но вдобавок им еще велели смотреть в оба, не попадется ли «что-нибудь полезное», и морякам не терпелось приняться за работу. «Что-нибудь полезное» — очень растяжимое понятие.

На «Дюкезе» сняли крышки люков, и еще до того, как первая группа взобралась на борт, лебедка уже начала поднимать на палубу все новые и новые ящики с яйцами. «Рефрижератор затоплен» — эта лаконичная фраза время от времени появлялась в официальных бюллетенях, но только очень немногие опытные люди догадывались об ее истинном значении или о том, сколько стоит один такой корабль, не считая груза. Даже матросы «Шеера», привычные к самому лучшему, были потрясены, когда заглянули в кладовые, занимавшие пять палуб, со стенами толщиной почти 30 сантиметров, обшитыми свинцом для изоляции. Вдоль стен и пола пролегали огромные, похожие на анаконд трубы. По этим трубам в кладовые нагнетался воздух, охлаждаемый специальным холодильным оборудованием, чтобы температура не поднималась выше необходимого для сохранности скоропортящихся продуктов уровня. Даже неспециалист мог бы с первого взгляда понять, что на постройку и оснастку такого корабля требуется больше средств, чем на обычное грузовое судно той же вместимости.

Цветные члены экипажа, тяжело переживавшие захват корабля, снова приободрились и с охотой принялись за работу, передвигая и ставя на лебедку ящики с яйцами под руководством бывалого боцмана из британцев. Лебедкой управляли британцы. Все свои мысли они держали при себе и просто выполняли свою работу, как будто ничего не случилось.

Когда пришло время обеда, в столовой «Дюкезы» накрыли

столы, еду немецким морякам подавали британские стюарды в безупречно белых куртках. При ближайшем рассмотрении эти страшные бородатые типы, вооруженные пистолетами и ручными гранатами, всего несколько дней назад захватившие корабль, оказались не такими страшными, и стюарды расслабились, за столом царила очень теплая атмосфера. Даже на роскошном круизном лайнере сервис не мог быть лучше, и немецкие моряки, которых обслуживали с таким старанием, почувствовали себя миллионерами, отправившимися в океанское путешествие для поправления здоровья. К тем, кто, по-видимому, тоже получал истинное удовольствие, относился начальник хозяйственной части «Шеера» Шварцлозен. Он величественно вышагивал по трюмам «Дюкезы», указывая то на одно, то на другое, чтобы доставить это на «Шеер». Ему не нужно было ломать себе голову над расходами, правилами, пунктами и подпунктами — все здесь не стоило «Шееру» ни пфеннига. В сопровождении начальника офицерской столовой «Шеера» и группы усердных моряков с карандашами и блокнотами наготове он тщательно проверил груз «Дюкезы», словно сыщик Скотленд-Ярда, и ничто не прошло мимо его внимания. К примеру, он обнаружил некоторые продукты, которые не отметили в своих отчетах ни Энгельс, ни Геч, а кроме того, какие-то коробки, похожие на рождественские подарки для важных персон: адмиралов, губернаторов и командующих британскими эскадрами.

Помимо свежих овощей и фруктов из Южной Америки, восхищенному взору начальника хозяйственной части открылись обширные ряды кур, уток, гусей, зайцев и откормленных индеек, очевидно предназначенных для рождественских праздников на родине. Не менее впечатлял и перечень всевозможных сортов виски, вин и ликеров.

— Хотя бы из христианского сострадания и бескорыстной заботы нужно приютить что-нибудь из этого у нас на «Шеере», — благоговейно сказал кок.

Оба судна готовились покинуть место встречи в 15 часов, и матросы работали изо всех сил, чтобы к последнему сроку успеть доставить на «Шеер» как можно больше. С «Дюкезы» на карманный линкор перевезли 43 000 яиц, несколько тонн мяса, масла, а также кур, гусей и индеек без счету. Кроме того, туда же с величайшей осторожностью доставили батарею бутылок, этикетки которых свидетельствовали о неплохом качестве продукта.

Но «Шеер» не ограничился только съестными припасами. Например, немецкая команда заполучила несколько сотен мешков с почтой и множество посылок из Южной Америки,

предназначенных для английских адресатов. Несмотря на военную цензуру, в письмах порой содержались любопытные сведения, если, конечно, они попадут в руки опытных людей, которые умеют читать между строк. Кроме того, инженеры тоже прошлись с подробной экскурсией по кораблю и набрали уйму вещей, которые, по их мнению, могли пригодиться на «Шеере», начиная с отверток и заканчивая листовым металлом и целым возом медных трубок.

В тот вечер Кранке заказал для всего экипажа ужин а-ля «Дюкеза»: вместо обычного рациона все получили омлет, который можно было есть до отвала, и масло в неограниченных количествах. С того дня в меню «Шеера» яйца стали появляться очень часто. Суп с яйцами, мясо в яйцах и яичница с мясом, яичный пудинг и яйца в своем естественном виде: сырые, гоголь-моголь… яйца, яйца, яйца…

Вскоре главный хирург почувствовал беспокойство.

— Недавно я прочел в медицинском отчете, что немецкие солдаты на базе в Дании заболели из-за неумеренного потребления яиц, — заявил он. — Хотелось бы думать, что нам это не грозит.

Кто-то случайно услышал это высказанное опасение, передал его дальше, и так родился слух о том, что в лазарете лежит один тяжелобольной матрос, который в один присест съел сорок шесть яиц.

Даже газета «Шеера» не обошла вниманием этот вопрос: «Ходит слух, что в лазарете лежит больной матрос, съевший сорок шесть яиц в один присест. Подобно многим другим, это лишь слух, и в нем нет ни капли правды. Возможно, у кого-то хватило ума слопать сорок шесть яиц. Если и так, то ему, по крайней мере, не пришло бы в голову обращаться в лазарет. Ведь если бы он явился с жалобой к врачу, ему дали бы такую порцию касторки, что она на всю оставшуюся жизнь отбила бы у него охоту к яйцам».

Глава 12
СУДОРЕМОНТ БЕЗ ВЕРФИ

Дизельные двигатели «Шеера» практически непрерывно работали уже в течение двух месяцев и нуждались в переборке. До сих пор они полностью оправдывали ожидания и идеально соответствовали всем предъявляемым требованиям. Однако ведущий инженер посчитал, что ввиду предстоящих операций машины пора перебрать и отремонтировать, дабы они снова работали с наибольшей отдачей.

Переборка дизелей в отсутствие хорошо оснащенной верфи означала, что придется работать в условиях качки на борющемся с волнами корабле при температуре 40 °С, снимать обшивку цилиндров и поднимать тяжелые валы для осмотра и чистки на таком ограниченном пространстве, в котором даже повседневные обязанности нельзя было выполнять, не проявляя акробатической ловкости.

Начальник машинного отделения Эве, ведущий инженер «Шеера», собрал в своем командном пункте предварительное совещание с офицерами-инженерами и ведущими механиками. Стены здесь сплошь покрывали всевозможные датчики с разноцветными делениями; чувствительные указатели колебались от цифры к цифре; схемы и чертежи указывали на расположение аппаратов; также помещение загромождали щиты управления, телефоны, контрольная и регистрирующая аппаратура.

— Что они там делают со вспомогательной машиной, возьми их нелегкая? — вдруг воскликнул Эве.

Объясняя свое мнение о том, как следует организовать работу по переборке дизелей, он автоматически заметил, что один из датчиков показывает что-то необычное.

— Выясните, совпадает ли количество оборотов на регистре с показаниями на пульте управления.

Через пару минут старшина доложил, что регистр показывает 325 оборотов, а пульт управления 360.

— Электрический аппарат наверняка неисправен, — заявил Эве. — Проверьте. — И он вернулся к обсуждению. — По моему мнению, господа, необходимо произвести полную переборку, никак не меньше. И сделать это нужно немедленно, даже если мы не закончим до Рождества. Лучше уж взяться за это не откладывая, пока нас не вынудили обстоятельства. Чем раньше начнем, тем быстрее закончим… — И, обращаясь к ординарцу, Эве сказал: — Фриц, принесите мне сигару.

Обсуждение продолжилось после небольшой паузы, во время которой начальник машинного отделения любовно закурил сигару, и под ее превосходный аромат было решено, что работу нужно выполнить в два этапа с недельным перерывом.

— В конце концов, если матросы добровольно согласятся вкалывать как каторжные по двенадцать часов в день, тогда мы обязаны дать им эту недельную передышку, чтобы восстановить силы для второго этапа, тем более что ручная работа в тропиках отнимает куда больше сил. Итак, решено, господа, — заключил инженер-капитан Эве.

Формально ведущий инженер отвечает за машинное отделение. В его обязанности входит сохранение полной работоспособности корабельных машин. Кроме того, он вместе со своими подчиненными несет ответственность за электрическое освещение корабля и поддержание бесперебойного электроснабжения всех электроприборов и установок, применяемых в управлении кораблем и его вооружением. Но обязанности механиков на борту современного корабля подразумевают не просто обеспечение исправной работы машин и электрических аппаратов, но и устранение течей, тушение пожаров, газовую защиту и ликвидацию повреждений, полученных в бою. Все меры, которые принимает ведущий инженер, должны полностью соответствовать распоряжениям первого помощника, отвечающего за безопасность корабля в целом, ибо только таким путем командование корабля может эффективно использовать вооружение в бою с неприятелем и в то же время минимизировать последствия ударов, наносимых врагом.

Еще в Первую мировую войну у инженера военного корабля появились многочисленные новые обязанности, тем паче у инженера современного боевого корабля, и единственный способ справиться с множеством разнообразных задач, порученных его вниманию, — децентрализация подначального ему отделения.

Подчиненные начальника машинного отделения Эве пользовались самой широкой независимостью. Они имели право предпринимать все возможные действия для обеспечения бесперебойной работы своих отделений, не дожидаясь особых распоряжений. Только в том случае, если требовалось принять меры с привлечением внешних сил, они должны были получить разрешение и одобрение Эве. Как правило, эта система работала без запинки.

Эве отвечал за безопасность корабля почти в той же мере, что и сам капитан. На его совести лежала забота о том, чтобы даже во время переборки дизелей корабль сохранил полную

боеготовность и мог по первому требованию вступить в битву в случае неожиданной встречи с врагом.

— Что вы предпримете, если, находясь в открытом море, обнаружите, что центральную часть цилиндра необходимо снять, отремонтировать и заменить? — спросили его на верфи.

— Выполню ремонт, опираясь на те ресурсы, которые будут в моем распоряжении в открытом море, — сухо ответил он.

И вот теперь он действительно столкнулся с такой ситуацией. В ходе переборки машин придется снять, отремонтировать и заменить цилиндр, опираясь только на собственные ресурсы, работа же требовала величайшей точности, вплоть до сотой доли миллиметра. И корабельные механики выполнили ее, как и все прочие ремонтные работы.

— И так будет всегда, господа, — заявил Эве и вызывающе выставил вперед бороду, которую отращивал с тех пор, как «Шеер» покинул родные воды, будто ожидая возражений. Но никто не возразил.

В редкие часы досуга инженер-капитан репетировал рождественские песни с теми из его подчиненных, кто воображал, что умеет петь, но поскольку сейчас у него не было свободного времени, репетиции пришлось ненадолго отложить. Каждый вечер можно было видеть, как Эве в командном пункте заполнял журнал, представляющий собой нечто вроде энциклопедии, куда заносилось все, что касалось машинного отделения, включая количество невыработанного топлива, воды, необходимой для различных работ, расхода топлива в зависимости от скорости, количества работающих машин и моторов, испарителей и вспомогательных бойлеров и еще уйму других технических вопросов.

Воду, необходимую для своих нужд, «Шеер» брал из океана, и затем она проходила обработку в зависимости от последующего употребления. Ежедневно крейсер использовал около 50 тонн воды. 40 тонн шли на мытье и стирку, 10 — на питьевую воду. И только малое количество воды использовалось для приготовления пищи.

В этот журнал также заносилась подробная информация о работе персонала машинного отделения, обо всех поломках, их последствиях, мерах по исправлению и тому подобные сведения. Записи делались с особым тщанием, чтобы береговые инженерные учреждения, которым впоследствии придется пользоваться копиями записей, смогли бы легко выяснить причины неисправностей и подробно описать способы их коррекции в отсутствие доков и верфей при наличии только тех инженерных ресурсов, которыми обычно располагает корабль.

Продолжая путь на юг, «Шеер» вошел в зону юго-восточных пассатов. «Дюкезу» с грузом деликатесов уже отправили в секретное место встречи немецких военно-морских сил в Южной Атлантике, известное под кодовым названием «Андалусия». Команда «Шеера» уже окрестила «Дюкезу» «плавучим гастрономом», хотя и соглашалась, что ее настоящее имя, в переводе означающее «Герцогиня», тоже вполне годится для такой щедрой дамы.

Непрерывно дул свежий ветер, и высоко в голубом небе плыли огромные белые облака, которые уносились за горизонт и скрывались из вида за противоположным краем неохватного кольца синевы, по-прежнему окружавшего «Шеер». А еще выше, словно паутинки, поблескивали ледяные иглы антипассатов.

Во время продвижения на юг «Шеер» не обнаружил ни одного корабля, но у капитана на мостике были причины для опасений. Подводный акустический аппарат регистрировал эхо-сигналы примерно в 270–370 метрах от корабля по курсу 245°. Такие эхо-сигналы могло вызывать только отражение электрических импульсов от какого-то непроницаемого объекта, например дрейфующих остатков кораблекрушения или кита… или подводной лодки. Вахтенный офицер и впередсмотрящие с тревогой вглядывались в море по левому борту на указанном расстоянии. Но от гидроакустиков пришло новое сообщение: «Эхо-сигналы с правого борта». Тогда вахтенный офицер поспешил осмотреть новую зону, но с мостика ему сообщили, что, по новым донесениям гидроакустиков, сигналы на 340° исчезли, а сигналы на 245° переместились на 235°.

Наблюдатели кругами бегали по всему кораблю и все сильнее нервничали.

— Что это за эхо-сигналы? — запросили с мостика.

— Слабые, но многочисленные, — ответили акустики.

«Косяк рыбы, — подумал вахтенный офицер с раздражением, смешанным с облегчением. — Что же это еще может быть?» И тут впередсмотрящие доложили о стае молодых акул в том месте, о котором говорили гидроакустики. Узнав разгадку тайны, Кранке усмехнулся. Во всяком случае, он теперь точно знал, что его гидроакустики не спят на дежурстве.

По распоряжению капитана все офицеры, говорившие или понимавшие английский, французский, испанский и голландский, собрались, чтобы просмотреть почту, взятую на «Дюкезе». Кранке надеялся, что они смогут обнаружить хотя бы слабый намек на передвижения британских судов или военно-морскую корреспонденцию, но его надежды не оправдались. Авторы всех писем не болтали лишнего, даже если рассказывали

о ситуации в Великобритании. Помимо личных писем, «Дюкеза» везла банковскую, нотариальную, торговую и прочую деловую корреспонденцию и различные ценные бумаги, чеки и тому подобное на сумму около 25 000 фунтов стерлингов.

Хотя рождественские поздравления обычно вызывали у читающих грусть, а не радость, среди них было одно, которое вызвало на лицах немецкой команды улыбки. Его послал своим близким на родине какой-то особенно патриотически настроенный британец: на рождественской открытке, большую часть которой занимало изображение флага Соединенного Королевства, отправитель написал: «Британия правит морями, а Королевский британский флот позаботится о том, чтобы это поздравление благополучно до вас дошло».

В некоторых посылках нашлась поношенная и даже новая одежда, предназначавшаяся для жителей Великобритании, которые из-за бомбежек остались без крова и имущества. Капитану «Шеера» эти вещи доставили не меньше радости; они пригодятся не только его матросам, но и пленникам, которые по большей части не имели смены одежды, так что хотя бы эти подарки, посланные с благими намерениями, выполнили свою цель.

Были еще и подарочные посылки с разными деликатесами, копченой ветчиной и прочими лакомствами. Несколько посылок раздали матросам «Шеера», однако надпись печатными буквами на обертке вызвала у них некоторое оцепенение и испуг, поскольку английское слово «gift» — «подарок» — по-немецки означает «яд». Но доверие к Кранке, который распорядился раздать посылки, было сильнее любых опасений. С какой стати ему травить собственных матросов?

На «Дюкезе» нашлась и еще одна вещь, вызвавшая всеобщее ликование, — газеты. Пускай не совсем новые, но все-таки газеты.

Глава 13
РОЖДЕСТВО С КРЕЙСЕРОМ «ТОР»

«Между прочим, наступил сочельник…» — записал в дневнике один из офицеров «Шеера». Весьма характерное замечание: «Между прочим». В тропической жаре и непривычном окружении традиционные праздники несколько отошли на второй план. Однако на корме под самым носом у 28-сантиметровых пушек, которые ничуть не согласовались с древними изречениями «Возлюби ближнего, как самого себя» или «Мир на земле и человекам благоволение», прямо из тиковой палубы выросла самодельная ель. Вопреки всем приготовлениям к празднику любви и милосердия, пушки, как, впрочем, и весь остальной корабль, были готовы в любую минуту вступить в бой.

Современная война становится все более безжалостной, и ни рождественская ель, ни украшения, с любовью развешанные в ознаменование праздника доброй воли, не могли скрыть от находившихся на борту «Шеера» того, что все они ежеминутно рискуют своей жизнью — даже в Рождество. Однако весь корабль готовился отмечать Рождество. В свободное время матросы мастерили елочки и елочные игрушки из самых неожиданных материалов и проявили в этом деле такое упорство и находчивость, что в законченном виде поделки вполне могли сравниться с елками из Гарцского леса. Вот только запах другой…

В сочельник было тепло и солнечно, «Шеер» находился всего в нескольких километрах от тропика Козерога, намного южнее экватора. В полдень на корабле исчезли тени. Солнце стояло в небесах математически вертикально, и его прямые лучи падали на корабль, но не несли радости. Мысли моряков с тоской уносились в родные места: к родителям, женам, подругам и друзьям, оставшимся дома.

Потом к своему экипажу вышел капитан. Оркестр «Шеера» не заставил себя ждать, зазвучал традиционный рождественский гимн «Тихая ночь, святая ночь». Теплый ветер от быстрого хода корабля ерошил волосы и бороды молчаливых матросов, и не одна слеза скатилась по небритым щекам.

Когда оркестр доиграл гимн, капитан произнес речь о вере, любви и надежде. Но заключил ее таким предупреждением:

— *Kameraden!* Даже в этот день мы не имеем права взять передышку. Как бы ни было тяжело, мы должны помнить, что мы солдаты, которые получили возможность доказать родине свою любовь. И наша страна не забыла нас, какое бы расстояние ни

отделяло нас от нее. По радио к нам прибыли самые теплые поздравления. Помолимся же Господу о том, чтобы он сохранил нас невредимыми и благополучно привел в родной порт.

После обеда состоялось менее торжественное мероприятие, общая беспроигрышная лотерея, и в некотором роде она восполнила отсутствие подарков от родных. Среди призов были сгущенное молоко из Аргентины, южноамериканские сигары, печенье, шоколад и множество других деликатесов с «Дюкезы», а самые удачливые участники получили трофейные бинокли, которые не понадобились для служебных нужд. Волнение, сопутствовавшее розыгрышу, прогнало тоску по дому, и вскоре они снова повеселели.

Потом подали праздничный обед. Он состоял из супа с яйцами, за которым следовали консервированное мясо и картофель, сваренный в мундире, чтобы зря не пропало ни единой крошки этого редкого и вкуснейшего корнеплода, и консервированная клубника на десерт. Но все рекорды побил ужин. У матросов спросили, чего бы им хотелось. Дичи или домашней птицы? Может быть, по полгуся на брата? Этого хватит? «Может быть», — осторожно отвечали матросы. Для верности кокам было велено приготовить про запас несколько порций сочного жаркого из телятины — возможно, что, в конце концов, моряки недооценили свой аппетит! Снова подали гору сливочного масла, а яйца, приготовленные самыми разными способами, можно было есть сколько влезет. Под конец все получили по две бутылки пива. А капитан еще раз по-дружески прошелся по всем матросским столовым.

Потом устроили концерт с пародиями и пением. Но многие среди веселья покидали шумное сборище и выходили на палубу, чтобы в тишине и покое подумать о чем-то своем под алмазными россыпями южных звезд. И ночью ни один моряк не смог заснуть, как ни пытался, и мерил шагами палубу под тропическим небом, уносясь мыслями вдаль и возвращаясь. Будущее скрывала завеса неизвестности.

В Рождество «Шеер» двигался на минимальной скорости, достаточной, чтобы он слушался руля. Плавание напоминало воскресную прогулку — хотя дело было во вторник, — и на малой скорости на палубе не чувствовалось ни малейшего дуновения ветерка.

В среду с мостика пришло особое распоряжение об усилении бдительности впередсмотрящих. Нельзя сказать, чтобы в праздник бдительностью пренебрегали, но если капитан счел необходимым обратить на нее особое внимание, то, значит, что-то назревало. Предчувствия его не обманули. Вскоре после завтрака,

когда мусорные контейнеры набили огромным количеством яичной скорлупы (на «Шеере» никогда бы не позволили себе сбросить за борт такие опасные свидетельства своего присутствия), впередсмотрящий доложил о двух мачтах на горизонте. Мачты быстро приближались, и скоро выяснилось, что они принадлежат, по-видимому, обычному грузовому судну, которое заслуживало внимания только тем, что на его палубе находилось множество людей в белом. Судно сигналило лампой.

На «Шеере» захрипели громкоговорители, и капитан сообщил команде о том, что встреченное судно оказалось немецким вспомогательным крейсером «Тор», вслед за чем последовал приказ: «Команде собраться на носу по правому борту». «Тор» приближался, и, когда два корабля разделяло не более тысячи метров, они пошли параллельными курсами. Экипаж «Тора» также выстроился на палубе.

«Приветствуем вспомогательный крейсер „Тор“», — пришло сообщение с «Шеера», и с «Тора» ответили: «Благодарим и поздравляем „Адмирал Шеер“». На обоих кораблях матросы махали бескозырками, приветствуя друг друга, и радовались встрече. Это был приятный рождественский сюрприз. Только когда возбуждение немного улеглось, матросы «Шеера» заметили, что «Тор» идет под югославским флагом, также изображенным и на обшивке крейсера. Над изображением флага значилось слово «Вир», кодовое югославское название «Тора», принятое им после боя, в котором «Тор» сражался с британским вспомогательным крейсером «Карнарвон Касл».

С «Тора» пришло сообщение: «От К. (то есть Кехлера, капитана вспомогательного крейсера) для К. (то есть, разумеется, капитана Кранке): от всего сердца приветствуем вас в Андалусии!» На что Кранке ответил: «От К. для К.: спасибо! Мы тоже рады вам. Предлагаю вместе пообедать. Сколько желаете яиц и в каком виде?» — «От К. для К. С удовольствием принимаю приглашение. Яичницу из трех яиц, пожалуйста», — ответили с «Тора». «Из трех или из тридцати? — спросили с „Шеера“. — Нам все равно. У нас тут их тысячи». Последовала недолгая пауза, в течение которой Кехлер, понятное дело, ломал себе голову, не разыгрывает ли его коллега, и все-таки решил, что не разыгрывает. И тогда пришел ответ: «От К. для К.: отлично! Немедленно отчаливаю».

Кино- и фотохроникеры и корабельные любители получили шанс снять настоящий документальный фильм: непредвиденную встречу двух капитанов в океане на фоне окружающих опасностей. Кехлер и Кранке были старыми приятелями. Главный боцман «Шеера» встретил капитана Кехлера громкими трелями

своей дудки, и после соблюдения всех обычных формальностей, закончившихся бравым салютом и рукопожатиями, оба капитана обнялись, радостно хлопая друг друга по спине. У двух старых друзей были все основания радоваться. Им удалось еще раз увидеться на этом свете, причем оба добились немалых успехов и пребывали в отличном самочувствии. Возможно, больше им не доведется встретиться или доведется, но совсем при других обстоятельствах…

30 июля у берегов Бразилии «Тор» бился в свирепой схватке с британским вспомогательным крейсером «Алкантара» общей вместимостью 22 209 регистровых тонн, гораздо более крупным и быстроходным кораблем. Но еще в самом начале боя артиллерия «Тора» нанесла прямое попадание по противнику, тогда как наводчикам «Алкантары» так и не удалось точно определить дальность, и ее пушки попали в цель всего лишь дважды: один раз в совершенно не важный отсек, а в другой раз снаряд вообще не взорвался, хотя и пробил несколько перегородок, но не причинил значительного ущерба. «Алкантара» получила множество разрушений, один снаряд разорвался прямо в машинном отделении, от чего она потеряла скорость и сильно накренилась.

Кехлер мог бы в щепки разнести «Алкантару», но на это ушло бы слишком много времени и боеприпасов; кроме того, британский крейсер передал в эфир целый поток радиограмм, и другие британские военные корабли, вероятно находившиеся неподалеку, уже услышали их и подтвердили прием, а это значило, что, оставаясь слишком долго на месте, «Тор» рисковал встретиться лицом к лицу с подавляющими силами врага, и капитан решил выйти из боя. Во всяком случае, «Алкантаре» явно придется многие месяцы простоять в ремонтном доке. К тому же совсем недавно у «Тора» состоялся знаменитый бой с вспомогательным крейсером «Карнарвон Касл». Конечно, Кранке не терпелось услышать все подробности.

«Тор» следовал поисковым курсом в северном направлении вдоль берегов Бразилии в надежде встретить вражеское судно, хотя густой туман мешал проведению операции и ухудшал видимость. Затем немецкие радисты перехватили радиограмму находящегося неподалеку бразильского корабля, который сообщал о том, что его остановил британский вспомогательный крейсер. Двадцать два немецких пассажира, снятые с судна, попали в плен к британцам. Как подтвердилось в дальнейшем, это были моряки с «Графа Шпее».

Кехлер не был обязан нарываться на бой с британскими вспомогательными крейсерами, и хотя участь немецких пассажиров, взятых на бразильском судне, очень его расстроила,

перспектива отбить их у британского крейсера в схватке представлялась маловероятной. Поэтому Кехлер решил скрыться, уйдя подальше. Стояла туманная ночь с 4 на 5 декабря, и «Тор» упорно прокладывал путь сквозь плотные ватные облака, пробираясь на ощупь, вслушиваясь и всматриваясь, насколько это вообще было возможно.

С наступлением дня в отдельных местах завеса тумана разошлась. Кехлер провел ночь на жестком диване в штурманской рубке, не раздеваясь. Необъяснимая интуиция моряка подсказывала ему, что где-то впереди его корабль подстерегает опасность. Сквозь дремоту он услышал, как рядом с ним чей-то тихий голос произнес: «Если это не вспомогательный крейсер, я съем свою фуражку». Человек говорил тихо именно для того, чтобы не разбудить капитана, но разбудил. Голос принадлежал грузному офицеру, первому помощнику, бывшему служащему Восточно-Африканской судоходной компании. Но, как бы тихо он ни старался говорить, на мостике послышался топот бегущих ног. Кехлер тут же вышел из рубки. Ему стоило только бросить взгляд на незнакомый корабль, чтобы полностью подтвердить подозрения первого помощника.

— Вражеский вспомогательный крейсер, — резко бросил он. — Дать сигнал тревоги!

Трижды в быстрой последовательности прозвучала сирена, и почти в ту же минуту полуодетые матросы повалили из кают, застегиваясь на ходу и разбегаясь по боевым постам. Вражеское судно находилось не более чем в 4500 метрах или около того, выступая из тумана, словно корабль-призрак. На таком расстоянии все детали были легко различимы. Это было судно водоизмещением по меньшей мере 20 000 тонн, или, иначе говоря, примерно в пять раз больше «Тора» с его 3900 тоннами и, безусловно, в столько же раз более быстроходное.

Кехлер приказал изменить курс. Неопознанный корабль никак не отреагировал. «Тор» продолжал поворачивать налево, но противник по-прежнему ничем не показывал, что заметил небольшое судно, похожее на невинный грузовой пароход. Снова сгустился туман, и «Тор» потерял из виду британский корабль. Однако спустя некоторое время туман разошелся, и британский вспомогательный крейсер показался в кильватере «Тора». На этот раз противник заметил немецкий корабль и сигнальной лампой потребовал назвать себя. Очевидно, британцы сочли небольшое грузовое судно вполне безобидным. Это и спасло «Тор». Недостаток — небольшой размер — обернулся преимуществом.

«Тор» не ответил на сигналы британского корабля, но там не приняли это всерьез, тем не менее продолжали сигналить и

вежливо запрашивать ответа. Так продолжалось добрых полчаса, но к тому времени терпение даже офицера Королевского флота и джентльмена истощилось, и он резко потребовал: «Немедленно остановитесь!» И чтобы на «Торе» ясно поняли, что на этот раз шутки кончились, британцы сделали предупредительный выстрел. Снаряд упал в воду примерно в 350 метрах от кормы «Тора», взметнув вверх столб пенящейся воды.

Капитан «Тора» ждал этого. Он не хотел связываться с британцами, пока его не вынудят. Отлично, значит, его вынудили. «Право руля!» — раздался приказ, и «Тор» развернулся на полной скорости. В тот момент пробило шесть склянок, но звук потонул в грохоте первого бортового залпа. В ответ прогремели британские орудия еще до того, как немецкие снаряды достигли вражеского крейсера. Снаряды первого залпа упали сбоку в неприятной близости от «Тора».

Благодаря удачному маневрированию «Тор» избежал вражеского огня, тогда как несколько его снарядов попали в неприятельское судно. Команда «Тора» действовала с величайшим хладнокровием. Матросы, не моргнув глазом, встретили приближение первых британских снарядов, с завывающим звуком упавших в воду у самого «Тора», подняв в воздух громадные столбы водяной пены. По мере продолжения боя немцы сражались все увереннее, все ловчее и быстрее обслуживая свои далеко не новые орудия.

Корма британского корабля была повреждена от нескольких прямых попаданий. На «Торе» уже выяснили, что это «Карнарвон Касл». На какое-то мгновение корма стала не видна за полосами огня. После этого кормовая британская пушка больше не стреляла. Потом показались большие клубы густого черного дыма, видимо, на борту разгорелся пожар. Тогда британский крейсер начал устанавливать дымовую завесу. Если корабль устанавливает дымовую завесу, это значит, что он намерен выйти из боя и отступить под прикрытием дыма, но снова благодаря умелому маневрированию «Тор» вынудил «Карнарвон Касл» занять невыгодное положение, и дымовая завеса оказалась позади него, не принеся ему никакой пользы.

Каждое движение на «Торе» делалось с невероятной скоростью, но при этом с высокой точностью. Ради этого матросы тренировались месяцами. Снаряд скользил в камору. Замок закрывался. Орудие делало выстрел и откатывалось. Падала гильза, потом шел следующий снаряд… И так продолжалось без перерыва. Полуодетые матросы истекали потом, но их доведенные до автоматизма движения по-прежнему оставались быстрыми и точными. Собственными глазами артиллеристы

заметили восемь прямых попаданий. Офицеры, вооруженные превосходными биноклями, насчитали уже двадцать.

Враг все еще отстреливался, но ни один его снаряд не попал в цель, хотя и разрывались они довольно близко от «Тора», осыпая его палубу брызгами и осколками. Несколько снарядов упало даже на палубу, и позднее, когда появилась возможность их осмотреть, оказалось, что, по всей вероятности, стреляла 6-дюймовая пушка.

Бой продолжался около получаса, в нескольких местах на вражеском корабле уже пылал огонь. Вследствие множества прямых попаданий его боеспособность значительно снизилась, и, очевидно, управление огнем противника вышло из строя еще в начале боя, поскольку обычно опытные артиллеристы британского военно-морского флота конечно же стреляли более метко. Затем, к счастью для «Карнарвон Касла», его снова скрыл туман, и больше на «Торе» его не видели.

Экипаж «Тора» не покидал боевых постов, готовый по первому требованию возобновить бой, ибо где-то невидимый «Карнарвон Касл» передавал по радио свои координаты и описывал внешний вид немецкого судна.

Пока продолжался бой, единственными, кого на «Торе» обуревало волнение, это были захваченные в плен капитаны и офицеры с затопленных кораблей. Когда они услышали, что их тюремщики вступили в схватку с британским вспомогательным крейсером «Карнарвон Касл», они решили, что пришел их последний час, и с горечью думали о том, что погибнут от рук соотечественников. По окончании битвы к ним отправили ординарца, который рассказал им о том, что произошло.

— Британский крейсер получил сильные повреждения и вышел из боя под прикрытием дымовой завесы.

Его слова были встречены всеобщим недоверием, которое суммировал один британский капитан следующими словами:

— Если вы говорите правду, то это не мог быть «Карнарвон Касл». И точка.

И только гораздо позже, когда на «Тор» вместе с другими трофеями попало несколько южноамериканских газет, фомы неверующие наконец-то смогли убедиться в том, что их не обманули, и стоило посмотреть на их лица, когда они молча переглянулись, — этот кораблик победил такую громадину!

Выяснилось, что «Карнарвон Касл» получил двадцать два прямых попадания, несколько снарядов серьезно повредили корму. Другие пробили обшивку вдоль ватерлинии. Еще несколько попало в мостик и большую трубу. Короче говоря, если «Карнарвон Касл» намеревался когда-нибудь вернуться в строй,

то только при условии, что война длилась бы еще очень долго.

Глава 14
КОНЦЕНТРАЦИЯ ФЛОТА В «АНДАЛУСИИ»

После встречи «Адмирал Шеер» и «Тор» направились в «Андалусию», секретное место встречи немецкого флота в Южной Атлантике. По прибытии они обнаружили, что их там ожидает «Дюкеза» вместе с парой старых друзей, в том числе отважным танкером «Ойрофельд», который провел в строю уже двадцать месяцев без перерыва и по-прежнему держался молодцом, благодаря, конечно, механикам «Шеера» и «Нордмарка», латавшим его машины. Экипаж этого суденышка не был дома уже два года. «Нордмарк» тоже явился на место встречи точно в срок.

Глядя на этот небольшой немецкий южноатлантический флот, команды всех кораблей испытывали гордость и воодушевление. Во-первых, он доказывал неэффективность мер, принимаемых врагом: в разных районах мира действовало шесть немецких вспомогательных крейсеров; «Адмирал Шеер» находился в Южной Атлантике, хотя противник полагал, что он в Центральной Атлантике; кроме того, в Северной Атлантике, у Вест-Индии и в Средиземном море действовали немецкие подводные лодки. И эти сравнительно небольшие силы заставили противника рассредоточиться и вымотали его безуспешной погоней.

В течение дня корабли сближались друг с другом, а воздушная разведка, непрерывно ведущаяся во всех направлениях, защищала их от неприятных сюрпризов. С наступлением ночи корабли разошлись в разные стороны и вновь встретились утром на рассвете. Днем капитан «Шеера» беседовал с капитаном «Тора», своим старым приятелем, в ходе беседы они приняли совместное решение относительно своих предстоящих операции и постарались согласовать их друг с другом. Во-первых, было решено попытаться захватить угольщик на маршруте Кейптаун — Буэнос-Айрес, чтобы добыть угля для «Дюкезы», поскольку оба капитана считали, что нужно приложить все усилия и доставить дорогостоящее судно с его не менее ценным грузом в немецкий порт. Однако угольщик никому не попался. Кстати сказать, во время поисков они не обнаружили вообще ни одного грузового судна какого бы то ни было типа.

Последний день старого года был великолепен. Даже старые капитаны торгового флота, не раз совершавшие кругосветные путешествия, с удивлением смотрели на море кобальтового цвета. Небольшие волны лишь подернули воду рябью. Огромный океан с

ужасными штормами казался тихим и спокойным, словно озеро. Ни единое дуновение ветерка не колебало воздух, и видимость была поразительная. Высоко в небе проплывали перистые облака, а на западном горизонте собралась гряда кучевых молочного и розового цвета.

К полудню в вертикальных лучах солнца маленький флот стал похож на игрушечные кораблики, расставленные на голубой ткани. Палубные доски «Шеера» нагрелись до такой степени, что на них нельзя было ступить босой ногой, а если бы первый помощник не стоял на мостике и не приглядывал оттуда за матросами, кое-кто из них обязательно попробовал бы поджарить яичницу на раскаленной броне башенных орудий. Да, к тому времени между экипажем «Шеера» и яйцами сложились такие отношения. Изобилие хуже, чем отсутствие, — на «Шеере» было слишком много яиц, и матросы начали смотреть на них как на игрушку.

К вечеру команда собралась на палубе, и к ней обратился капитан. Он подвел краткий итог событиям прошедшего года, похвалил матросов за то, как они себя вели, сказал, что гордится ими и в будущем ждет от них такого же усердия. Затем он прочел поздравления с Новым годом, пришедшие с родины, и специальное послание от Верховного командующего немецким флотом, адресованное матросам «Шеера» и другим кораблям, собравшимся в «Андалусии». После этого капитан сделал шаг назад, дал знак оркестру и встал, подняв руку в салюте. На мгновение воцарилась тишина, а потом прозвучала вечерняя зоря, знакомая и трогательная. Моряки молча стояли по стойке «смирно». Огромный пылающий шар солнца опустился за горизонт, и небо окрасилось раскаленным жаром алого и золотого цветов. Пламя сверкнуло на западном небосклоне, и некоторое время казалось, что корабль качается на волнах не синей воды, а расплавленного золота. По мере того как солнце опускалось все ниже, пока наконец не скрылось за горизонтом, перистые облака в вечернем небе озарялись желтыми и багряными отблесками, словно факелы, которые обычно сопровождали торжественную церемонию.

— Снять головные уборы к молитве, — раздался приказ.

Моряки обнажили головы и склонили их в молитве. Они молились за свою страну и любимых, оставшихся дома, о благополучном возвращении и победе. Затем прозвучал гимн «Wir treten zum beten vor Gott den Gerechten».

После торжественного молчания капитаны обменялись поздравлениями с Новым годом от имени своих экипажей, а

экипажи ознаменовали наступление праздника троекратным «ура!». Приветственные крики стихли, моряки разошлись, и, когда они спустились вниз и на палубах смолкли шорохи, ничто не нарушало тишины, кроме мерных шагов вахтенного.

В полночь пробили восемь склянок для старого года и восемь склянок для нового. Затем капитан «Шеера» обошел палубу за палубой, поздравляя команду с Новым годом и получая поздравления. И ради такого случая он разрешил немного отойти от обычной воздержанности в напитках, чтобы встретить Новый год и попрощаться со старым.

Ранним утром следующего дня с «Шеера» на «Тор» отправили шлюпки, которые остановились у борта корабля. В них находился оркестр тяжелого крейсера, который в качестве новогоднего сюрприза сыграл для офицеров и матросов «Тора» особую утреннюю мелодию.

Кранке получил сообщение из военно-морского оперативного командования относительно танкера «Сторстад», который был отправлен вспомогательным крейсером «Пингвин» НК-33 из южного района Индийского океана к секретному месту встречи «Андалусия» 5 декабря: «Ждите захваченный танкер „Сторстад“ в „Андалусии“ в начале января. Вероятная дата прибытия 2 или 3 января. „Сторстад“ должен доставить нефть для „Нордмарка“ и привезти назад копии военных судовых журналов. Пусть офицеры и матросы воспользуются этой возможностью, чтобы отправить письма на родину. Из последних радиограмм следует, что „Пингвин“ находится в Атлантике. „Софи Сезар“[9] подготовиться к совместным действиям с „Пингвином“ против норвежского китобойного флота.»

Но Кранке, как и командование, не знал, что у хитрого волка-одиночки Эрнста-Феликса Крюдера, командира вспомогательного крейсера «Пингвин» НК-33, были свои соображения относительно того, как поймать норвежскую китобойную флотилию, и он уже разработал план, в соответствии с которым он со своим экипажем должен был заманить норвежцев в ловушку без единого выстрела, только за счет элемента неожиданности. Дело в том, что его радисты перехватили разговор, имевший место по беспроводному телефону между основным кораблем флотилии «Оле Веггер» и несколькими судами, рассеянными по прилегающим районам Антарктики. Более того, Крюдер решил провернуть операцию самостоятельно, не прибегая к помощи большого брата «Адмирала Шеера».

«Сторстад» запаздывал. Он не появился и 4 января, и Кранке начал гадать, не попался ли он британцам. «Шеер» отправился на север от 15-й широты, рассчитывая встретить его, и рано утром на

следующий день впередсмотрящий «Шеера» заметил силуэт танкера. Оказалось, что это «Сторстад».

На борт «Шеера» поднялся стройный молодой офицер и обратился к Кранке:

— Разрешите доложить о прибытии трофейного танкера «Сторстад».

— Приятно слышать, дорогой мой Ханефельд, — сказал Кранке. — Рад видеть вас у нас на «Шеере». Как вы добрались? Без приключений?

— В общем, да, господин капитан. Разве что «ревущие сороковые» нас малость потрепали. Потому мы и задержались. Докладывать особенно нечего. Пленные здоровы и в относительно хорошем настроении.

— Отлично. Может быть, я могу вам чем-нибудь помочь?

— Да, сэр, можете… Во всяком случае, я надеюсь. Нам бы не помешал хороший обед — и мне, и команде, и пленникам — с настоящей картошкой. Мы неделями ничего не ели, кроме порошкового картофельного пюре и сушеных овощей.

— Это проще простого, Ханефельд. Будет вам и картошка, и еще кое-что. Может быть, хотите яиц или мяса? Скажем, тысяч пятьдесят яиц и несколько тонн мяса?

При этих словах Ханефельд нерешительно улыбнулся. Может быть, он сглупил, спросив про настоящую картошку на корабле, который находится в Южной Атлантике, вдали от любого порта. Кранке угадал сомнения молодого человека.

— Не волнуйтесь, — приободрил он Ханефельда. — Я над вами не смеюсь. Вон там стоит корабль с желтыми палубными надстройками — это «Дюкеза», британский рефрижератор, набитый продуктами. Берите себе что хотите. За все платит господин Черчилль. Больше вы ничего не хотите?

— Нет, господин капитан.

Кранке бросил на молодого офицера проницательный взгляд. Он был скорее худ, чем строен, под глазами у него залегли темные круги, а кожа чисто выбритого подбородка так натянулась, что выступили скулы.

— У вас усталый вид, Ханефельд, и не просто усталый.

— Раз вы заметили, господин капитан, признаюсь, я действительно очень устал. Последние несколько недель у нас не было нормального сна. Но это ничего.

— Я пришлю к вам офицера и рабочую бригаду, чтобы дать вашему экипажу передохнуть, когда вы передадите топливо. А пока оставайтесь у нас, подкормитесь и хорошенько выспитесь. Вы должны быть в хорошей форме, чтобы благополучно вернуться домой.

— Да, господин капитан. Большое спасибо.

Не такого отношения ожидал Ханефельд от капитана тяжелого крейсера — он думал, что встретится с суховатым, может быть, чуть придирчивым служакой.

— Вот и отлично. Идите, Ханефельд.

Кранке тепло пожал ему руку, отдал честь и велел своим людям отвести Ханефельда в столовую, где он мог поесть настоящей картошки.

Доставка припасов была назначена на вторую половину дня, и к началу работы на «Шеере» были готовы катера со своими экипажами. Первый катер спустили на воду, и он мирно попыхивал, приближаясь к «Дюкезе», как вдруг сирена подняла душераздирающий вой, и матросы всех кораблей небольшой флотилии бросились по местам. Впередсмотрящий заметил верхушки мачт.

В конце концов сосредоточение немецкого флота, где отсутствовал только «Тор», распалось, и корабли поспешили в разные стороны. Даже «Сторстад» медленно тронулся с места, а «Нордмарк» взял оставшуюся без угля «Дюкезу» на буксир. Моторный катер не успели поднять на борт «Шеера», и его, как собачку на поводке, потащила за собой «Дюкеза».

Тем временем «Шеер», за несколько минут приведенный в боевую готовность, на полной скорости мчался в направлении обнаруженных мачт. Стволы его орудий поднялись вверх, и заработали пристрелочные приборы, устанавливая положение незнакомца, чтобы наводчики могли сделать свои расчеты. Верхние палубные надстройки неопознанного судна уже показались над горизонтом, и несколько пар биноклей с тревогой уставились на него с мостика «Шеера». В безветренном дрожащем мареве тропического дня незнакомец с высокой палубой производил впечатление авианосца. Оба корабля неслись навстречу друг другу.

— Не может этого быть, — сказал командир артиллерийской части Шуманн, услышав о предполагаемом авианосце. — Авианосец обязательно выслал бы вперед разведывательные самолеты.

— Может, и так, но что, если этот авианосец по какой-то причине переводят в новую зону действий и он выбрал эту пустынную трассу именно потому, что здесь вряд ли кого встретишь?

— Это, конечно, возможно. Будем надеяться, что так.

Конец дискуссии положило новое донесение с фор-марса о том, что незнакомец оказался вспомогательным крейсером «Тор», который возвращался к месту встречи.

— Верно, «Тор», — сказал Кранке, оглядев судно в бинокль. — Это марево слегка исказило очертания надстроек, так что он стал похож на авианосец. Отменить тревогу.

Орудийные стволы крейсера вернулись в обычное положение, и матросы покинули боевые посты. «Шеер» просигналил остальным судам, призывая их вернуться на место встречи, и дальше мероприятие шло по плану.

Лейтенант Энгельс и еще один офицер отправились на «Сторстад» с рабочей бригадой, чтобы дать передышку людям Ханефельда. Они уже перевезли несколько тысяч яиц, свежие овощи и множество мешков с картофелем. Другие необходимые припасы танкер получил из вместительных трюмов корабля снабжения «Нордмарк». «Сторстад» вез жидкое топливо из Мири, с острова Борнео, специалисты «Шеера» и «Нордмарка» проверили его на качество и подтвердили мнение, ранее уже выраженное капитаном «Пингвина», о том, что это первоклассное топливо, готовое к немедленному использованию без какой бы то ни было предварительной обработки. После проверки жидкое топливо, кроме тысячи тонн, которую оставил «Сторстад» в качестве неприкосновенного запаса, перекачали на «Нордмарк», чтобы оно послужило немецкому флоту.

День прошел в работе. Тем временем Ханефельд отдохнул, наелся и выспался и снова вышел на палубу, чтобы принять командование кораблем. Он принял еще одну партию военнопленных, и по его просьбе Кранке усилил призовую команду танкера. Помимо исполнения обычных обязанностей командира корабля, Ханефельду теперь пришлось стать сторожем при 600 пленных, наполовину состоявших из британских граждан, и в их числе было несколько опытнейших, умнейших и храбрейших моряков, которых только можно встретить во всех морях и океанах земного шара.

Сторожить пленных оказалось нелегкой задачей, а особенно не дать им возможность выкинуть какую-нибудь штуку. Пленных содержали в отнюдь не удовлетворительных условиях. Ведь «Сторстад», в конце концов, танкер, а не пассажирское судно. Ханефельд разместил пленников в передней части судна, где за ними было относительно легко присматривать с мостика. Офицеры поместились в старом полубаке с накрепко закрытыми и замазанными иллюминаторами, чтобы пленные не могли отправить световые сигналы. Матросы теснились в носовом трюме. Днем на него падали прямые лучи тропического солнца, отчего внутри становилось жарко, как в печке.

— Извините, что приходится держать вас в неприспособленных помещениях, — объяснял Ханефельд

британским офицерам и матросам, — но отчасти этими неудобствами вы обязаны тому огромному уважению, которое я испытываю к вашей храбрости и опыту. Я, понимаете ли, не хочу, чтобы в итоге вы доставили меня пленным в британский порт или чтобы немецкая подлодка отправила меня на дно под вашим флагом. Однако, приняв все, на мой взгляд, необходимые предосторожности, я сделаю все, что в моих силах, чтобы облегчить вашу участь, и если вы считаете, что я могу чем-то вам помочь, прошу вас сказать мне.

Отправившись в обратный путь, Ханефельд регулярно приказывал поливать люки водой, чтобы в трюме было не так жарко, а когда он считал, что безопасности ничто не угрожает, он позволял пленникам выйти погулять на палубу. Капитанам кораблей, затопленных вспомогательным крейсером «Пингвин», жилось чуть лучше; их поместили в каютах вдоль левого борта на нижней мостиковой палубе, где за ними легко мог наблюдать немецкий часовой. Вместе с ними поселили генерала Армии спасения, захваченного на одном из кораблей.

— Вот настоящие мужчины, — сказал Ханефельд своим коллегам. — Должно быть, их с младенчества вскармливали на виски и табаке. Жалко, что приходится держать их взаперти; я бы с большим удовольствием прошелся с ними по гамбургскому Ripербану. Вот было бы приключение, уж будьте уверены.

Помимо всех этих крутых парней, на попечении Ханефельда находилось семь женщин; в основном пожилые дамы, но одна из них, дочь британского генерала, была всего двадцати семи лет от роду и очень привлекательна — каковое обстоятельство не осталось незамеченным среди призовой команды.

На корме расположились члены норвежского экипажа «Сторстада». Они пообещали не совершать диверсий и ничего не предпринимать против немецкой команды. Некоторые из норвежцев даже с охотой принимали участие в обслуживании корабля, за что Ханефельд был им очень благодарен, так как это позволяло ему использовать своих людей главным образом для охраны пленных. Норвежский старпом выполнял свои обычные обязанности; за штурвалом стоял норвежский рулевой; и норвежский персонал машинного отделения продолжал работу под присмотром двух немецких инженеров унтер-офицерского звания. Между этими норвежцами и немецкой призовой командой царило почти сердечное согласие. Ханефельд ничего не опасался с их стороны, в частности, потому, что он торжественно поклялся им приложить все усилия к тому, чтобы по прибытии в Германию они были освобождены и возвращены в Норвегию. Кстати сказать, когда они благополучно добрались до немецкого порта,

Ханефельд сделал все возможное, чтобы сдержать слово, но оказалось, что это гораздо труднее, чем он ожидал. Однако в конце концов ему удалось выполнить обещанное.

На «Сторстаде» устроили минную камеру, чтобы внести свою лепту в минирование вражеских вод, но пока там разместились пленные из неевропейцев. Создавалось такое впечатление, что там собрались представители всех азиатских национальностей: китайцы, бирманцы, малайцы, индонезийцы и индийцы на любой вкус. А Черный континент представляли чернокожие граждане британских и французских колоний.

7 января, через семьдесят семь дней после того, как «Адмирал Шеер» пустился в свое опасное плавание, «Сторстад» наконец-то отправился в долгое и трудное путешествие домой. Астрологи-любители и прочие доморощенные предсказатели пророчили ему путешествие без приключений и благополучное возвращение. «Сторстад» целым и невредимым прибыл в Польяк, французскую гавань на Жиронде. Хотя в пути ему и пришлось пережить несколько драматических моментов, но над ним по-прежнему развевался немецкий флаг. Все пленные сидели под замком, немецкий экипаж вовремя сумел расстроить и сорвать все хитроумные планы, корабль вернул свое старое имя «Пассат» и до конца войны служил немецкому военному флоту.

На определенном отрезке пути «Адмирал Шеер» сопровождал «Сторстад», и в течение этого времени Ханефельд постарался внушить своим пленным нужное впечатление, устроив так, чтобы они регулярно совершали моцион на палубе, откуда прекрасно был виден мощный крейсер. Однако немного погодя «Шеер» повернул на северо-восток в поисках новой добычи.

У «Адмирала Шеера» снова был вид как с иголочки, и он совсем не походил на корабль, пробывший в плавании без перерыва в течение двух с половиной месяцев. Краску освежили, а что касается оснащения, то он как будто только что вышел из родного порта. Баки с горючим заполнили доверху, о продуктовых кладовых позаботился «Нордмарк», да еще пять или шесть тонн мяса «Шеер» взял из запасов «Дюкезы». И даже начальник хозяйственной части, в чьи обязанности входило знать точное количество запасов на борту, не мог бы сказать, сколько тысяч ящиков с яйцами находилось на «Шеере» — тысяч пять, а может быть, и шесть или шесть с половиной. Пороховые погреба заполнили новыми боеприпасами, машины как следует перебрали, и они работали с не меньшей производительностью, чем в тот день, когда корабль впервые спустили на воду.

Отправляясь в дальнейшее плавание за новыми победами, капитан Кранке гордился собой, ведь привести корабль в это

безупречное состояние вдали от каких-либо береговых баз с их ресурсами — это поистине незаурядное достижение.

Глава 15
В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ

На следующий день капитан «Шеера» повернул на север в обход британской военно-морской базы на острове Святой Елены. 13 января его машины смолкли, и корабль постепенно остановился. Из-за этого среди матросов поползли самые безумные слухи. Никто не представлял себе, сколько должен был длиться поход «Шеера», но упорно ходила молва, и в нее охотно верили, что к концу марта, если все пройдет удачно — а с какой стати быть каким-то неудачам? — крейсер вернется домой. Правда это или нет, факт оставался фактом: «Шеер» пробыл в открытом море уже восемьдесят три дня, ровно столько же, сколько его собрат «Граф Шпее», прежде чем встретил свою участь в лице «Аякса», «Эксетера» и «Ахилла». Но может быть, «Шееру» повезет больше, чем «Графу Шпее», во всяком случае, до сих пор судьба была к нему более чем благосклонна.

Но почему Кранке приказал остановить машины? Для чего им торчать в этом месте? Что им там делать? Помимо обычных вахт команде не дали никаких особенных заданий, и она слегка забеспокоилась. Женатые матросы стали чаще и дольше глядеть на снимки жен и детей, даже холостяки достали фотографии возлюбленных. Плохо, когда на корабле вдали от дома нечего делать. От безделья страдает боевой дух. Одни замкнулись в себе и молчали. Другие раздражались по пустякам. А третьи буквально нарывались на ссору. Какого черта они здесь попусту торчат?

Невысказанное недовольство не было тайной для Кранке, который отлично понимал, что и зачем он делает. Чтобы снять напряжение, он велел поместить в новый выпуск корабельной газеты статью, в которой объяснялось, что «Шеер» должен со дня на день войти в новую зону операций, для чего было необходимо дождаться подходящих условий видимости в ночное время. В те дни луна сияла так ярко, что при ее свете можно было легко читать газету, и с точки зрения «Шеера» такие условия видимости не могли считаться благоприятными.

Статью передавали из рук в руки, и она возымела желаемый эффект. Теперь моряки поняли, почему их корабль неспешно покачивается на океанских волнах и никуда не движется, и это понимание успокоило их растревоженные чувства. Они снова нашли в себе силы смотреть вниз через поручни палубы и находить синее море прекрасным, а одиночество вполне переносимым. В том же номере газеты им напомнили, что есть на

свете три вещи, которые никогда не наскучат: плывущие облака, горящий огонь и текущая вода. На «Шеере» экипаж имел возможность наблюдать по крайней мере два из этих трех пунктов.

Терпение — вот одна из главных добродетелей, необходимых капитану рейдера и его экипажу. Сам Кранке обладал им в полной мере и должен был приложить все усилия, чтобы терпение не потеряла его команда, ибо, если это случится, пострадает боевой дух. Удержать боевой дух на самом высоком уровне — одна из наиважнейших задач капитана вдобавок ко всем остальным, которые ему приходилось решать, будучи командиром боевого корабля, в одиночку ведущего игру с врагом.

Пока он ни с кем не поделился своим намерением открыть действия на морских коммуникациях противника в Гвинейском заливе. Но эта оперативная зона находилась сравнительно близко к базе на острове Святой Елены, поэтому, чтобы свести риск к минимуму, ему нужны были темные ночи. В районе шло довольно активное британское и союзное судоходство, значит, существовала вероятность того, что его тщательно охраняют. С другой стороны, именно в силу того, что это была оживленная зона недалеко от острова Святой Елены, появление немецкого надводного рейдера, возможно, окажется для противника полной неожиданностью. Наверняка этого никто не знал, но вполне могло случиться так, что на британском судне «Шеер» по ошибке примут за британский военный корабль и не станут отправлять сигналы бедствия, в таком случае нападение будет абсолютно внезапным.

Снова Кранке вел партию в шахматы. Ему приходилось думать о ходах и ответных ходах, маневрах и контрманеврах, особенно о контрманеврах, поскольку служба радиоперехвата установила присутствие на острове Святой Елены британского авианосца «Гермес», также были основания предполагать, что там находятся и другие мощные корабли. Кроме видимости в ночное время, у Кранке была и еще одна причина для промедления. Он не мог позволить себе просто надеяться на то, что британцы примут «Шеер» за свой корабль; Кранке намеревался увеличить шансы «Шеера», замаскировав его под корабль Королевского флота. К 14 января «Шеер» окрасился в маскировочные цвета в духе импрессионизма, которые довольно эффективно закамуфлировали его наружность.

Хотя все знали, что «Шеер» начинает новую операцию, никто не желал отказываться от надежды на то, что он вскоре будет дома, самое позднее в марте; и матросы оживленно обсуждали, в каком порту он, скорее всего, станет: в Киле? Шликтане?

— В Мюнхене, — отрезал матрос Франц Штюр.

Приятели уставились на него, как на сумасшедшего. В Мюнхене, со всех сторон окруженном сушей?

— Да ладно, — сказал он, — не глядите так на меня. Серьезно вам говорю, быть нам в Мюнхене. В таком виде нам в самый раз выставляться в Мюнхенском музее декадентского искусства.

Друзья с облегчением рассмеялись, наградив его за шутку. Может быть, именно он придумал повесить на двери камбуза импровизированную продовольственную карточку на имя чьей-то супруги. Это была карточка на яйца. «Обычная норма: одно яйцо. Праздничная норма: два яйца. Благослови нас Бог!»

Вечером снова заработало машинное отделение, дизели «Шеера» взревели. В районе острова Вознесения крейсер взял северо-восточный курс и направился в Гвинейский залив. 17 января он находился на главной морской трассе, ведущей из Кейптауна. Пришла пора «арадо» снова подняться в воздух, и Пич провел утро и день в полете над океанскими просторами, ничего не обнаружив. Может быть, суда противника выбрали другой путь? Может быть, британские капитаны в целях безопасности предпочитают держаться африканского побережья? На следующий день, 18 января, спустя ровно месяц с тех пор, как «Шеер» одержал свою последнюю победу — хотя и очень приятную, а именно победу над «Дюкезой», — самолет сломался и на какое-то время вышел из строя.

— Если нашему кораблю действительно везет, — заметил начальник связи, показывая на наручные часы, — и если военно-морская история повторяется, тогда скоро обязательно должен появиться какой-нибудь британский корабль.

Было 10.15. Примерно через четверть часа, то есть в то время, когда «Дюкеза» попалась в сети «Шеера», впередсмотрящий доложил о клубе дыма, замеченном над горизонтом на 350°. Корабль рывком перешел на большой ход, и офицеры чуть ли не с благоговейным ужасом уставились на своего коллегу, проявившего пророческий дар. «Шеер» осторожно приблизился к источнику дыма, который оказался танкером, с верхнего фор-марса он был четко виден в бинокли. Тогда «Шеер» отошел назад и параллельным курсом направился вслед ничего не подозревавшему кораблю, держась вне поля его зрения.

Но Кранке пока не знал, британский ли это танкер или нейтральный. К счастью, к тому времени Пич и его авиамеханики сумели починить «арадо», и он отправился в полет, чтобы выяснить принадлежность судна. Чуть позже «арадо» вернулся, покачивая крыльями. Танкер оказался британским.

— Я совершенно уверен, что это британцы, — заявил Пич, докладывая на мостике после посадки. — Низкая осадка, вместимость, вероятно, около десяти тысяч тонн.

Кранке решил атаковать в темноте, как в случае с «Трайбзменом», то есть команда смогла спокойно поужинать. В 19.00 зазвучал сигнал тревоги, и матросы заняли боевые посты. Потом последовали распоряжения, которые успели стать рутинными: определить дальность, направление, скорость. Абордажной команде приготовиться. Команда стояла наготове в своих рабочих комбинезонах и спасательных жилетах, на поясах висели пистолеты и ручные гранаты. Рядом лежали подрывные заряды и матросские рюкзаки.

Ночь стояла безлунная, но кромешной тьмы не было. Светили звезды, и привыкшие к темноте глаза кое-что различали во мраке. «Шеер» взял право руля, чтобы подойти к незнакомцу с правого борта. Идя параллельным курсом, крейсер приблизился к танкеру на расстояние не более нескольких сотен метров, внезапно загорелись прожекторы, осветив судно, низко сидящее в воде, как и сообщал Пич. За приказом остановиться тут же для убедительности последовали предупредительные выстрелы из 10,5-сантиметровых зенитных пушек поверх носа танкера.

В свои морские бинокли офицеры «Шеера» разглядели, что неожиданное столкновение вызвало на борту танкера замешательство, граничащее с паникой. Одни бросились по типичному для танкеров узкому проходу, соединяющему мостик с кормой, другие торопливо карабкались вверх и вниз по лестницам, а некоторые стояли неподвижно в зловещем свете прожекторов, будто окаменевшие, прикрывая глаза руками и пытаясь рассмотреть нападающего.

Танкер остановился сразу же, без обмена вопросами. «Еще один здравомыслящий человек», — удовлетворенно подумал Кранке. Кроме того, радисты танкера не выходили в эфир. Кранке отправил на судно абордажную команду. Как только катер коснулся воды, его мотор взревел и команда двинулась к танкеру.

По дороге им встретилась шлюпка с матросами с танкера.

— Что это за корабль? — прокричал Энгельс по-английски, но не получил ответа. — Что это за корабль? — снова крикнул он. — Сколько людей на борту?

Но ответа так и не было.

— Вы что, глухонемые? — раздраженно спросил он. — Раскройте рты. Кто вы такие?

Один матрос привстал в шлюпке и крикнул по-немецки:

— Мы норвежцы…

Он не успел прибавить ничего другого, потому что кто-то

подсек ему ноги. Луч прожектора выхватил из темноты шлюпку и молчащих матросов.

— Предупреждаю вас! — крикнул Энгельс, потрясая пистолетом. — Никаких фокусов. Гребите к крейсеру, или…

Человек в шлюпке, видимо офицер, сделал знак матросам выполнять распоряжение, и шлюпка двинулась к «Шееру». «Какого черта надо было строить из себя невесть что? — думал Энгельс, пока катер продолжал путь. — Интересно, почему того малого, который говорил по-немецки, так быстро посадили на место? Коллаборационист?» Но катер уже подошел к самому борту танкера, и лейтенанта уже занимали другие вопросы.

Танкер оказался современным кораблем, который заботливо приводили в порядок и недавно покрасили. Назывался он «Сандефьорд». По всей очевидности, это действительно было норвежское судно. Но Норвегия относилась к оккупированным территориям, и норвежские корабли не бороздили океанов земного шара по распоряжению прогерманского правительства Квислинга.[10] Все норвежские корабли, которые выходили в открытое море, работали только на Британию. Иными словами, танкер «Сандефьорд» с полным правом можно было приравнять к британскому судну. Капитан «Сандефьорда», по мнению Энгельса, мало походил на норвежского капитана, но он заявил, что является гражданином Норвегии, и, так как никто из немцев не говорил на его языке, а он не говорил по-немецки — или делал вид, что не говорит, — из него нелегко было вытянуть хоть что-нибудь.

На все вопросы относительно груза, пункта отправления и назначения он отвечал уклончиво или вовсе не отвечал. Практически единственное, что смогли выяснить из его скупо брошенных сквозь зубы фраз, это то, что он соблюдает нейтралитет, и такой ответ он находил достаточным для всех вопросов. При обыске капитанской каюты и письменного стола обнаружились корабельные документы и еще парочка интересных бумаг.

— Вашим следующим портом захода должен был стать Фритаун? — спросил Энгельс. — И ваш груз предназначался для Англии?

Капитан промолчал.

— По-моему, молчание — знак согласия. А это что такое? — Энгельс сунул под нос капитану копию радиограммы из министерства судоходства правительства Норвегии в изгнании. — Насколько я вижу, здесь говорится, что отныне все норвежские корабли должны подчиняться приказам эмигрировавшего в Лондон норвежского правительства, которое получает полную

поддержку кабинета Великобритании.

Норвежец по-прежнему молчал.

— Будьте добры, капитан, приведите свои дела в порядок. Даю вам полчаса.

Тогда норвежец заговорил на английском языке, который Энгельс понимал:

— Значит, я потеряю свой корабль?

Наконец проняло и его, и в зареве прожекторов Энгельс увидел, что в глазах норвежца застыли слезы.

— Очень жаль, капитан, — сказал он. — Идет война, и мы с вами ничего не можем поделать. По крайней мере, с нами вы быстрее доберетесь домой, чем через Англию. Во всем ищите хорошее. — Он дружески похлопал норвежского капитана по плечу и отправился по своим делам.

Под охраной немецкого моряка норвежец собрал кое-какие личные вещи, чтобы забрать их с собой. Со стола он взял бутылку джина, небольшую бутылку «Ангостуры» и пару стаканов.

— Выпьете? — сказал он.

Матрос покачал головой.

— Никто не увидит.

— Долг есть долг, а выпивка есть выпивка. Их смешивать нельзя.

— Как хотите. — Норвежский капитан плеснул в стакан «Ангостуры» и налил добрую порцию джина. — Я больше никому не должен, — сказал он. — Мой корабль теперь ваш. — С этими словами он выпил, палил себе еще стакан и снова выпил. А третий стакан он сопроводил такими словами: — Ну, если уж не вышло по-другому, выпьем за возвращение домой.

К пятому стакану у него перестали дрожать руки.

В этот момент Энгельс просунул голову в дверь каюты.

— Вас, наверно, обрадует известие о том, что мы не собираемся топить ваш корабль, — сказал он. — Я подозревал, но не знал точно.

Осмотр показал, что норвежский корабль находится в отличном состоянии и запасов горючего должно хватить на дорогу до порта в Германии или на контролируемой немцами территории. И если «Сандефьорд» прибудет в немецкий порт, то 13 000 тонн неочищенной нефти в его бункерах пригодятся Германии. Если же по дороге его попытаются захватить британцы, то призовая команда затопит танкер и высадится в шлюпки. Вдобавок оказалось, что на «Сандефьорде» практически пуст носовой трюм, в котором можно разместить некоторое количество пленных, все еще находившихся на «Шеере» и «Нордмарке», и доставить их в Германию. Прежде всего Кранке не

терпелось снять с себя стеснявшую его обязанность присматривать за дамами с «Порт Хобарта».

Члены абордажной команды явились на борт с полным снаряжением на тот случай, если понадобится оставить их на захваченном судне, поэтому абордажная команда легко превратилась в призовую и взяла управление танкером на себя, получив приказ идти к секретному месту встречи «Андалусия».

В 22.30, решив все эти разнообразные вопросы, «Шеер» снова отправился на поиски.

Глава 16
ХИТРОСТЬ УДАЕТСЯ

В два часа ночи завыла тревожная сирена, подняв офицеров и матросов «Шеера» с постели. Прямо по курсу обнаружены ходовые огни неизвестного корабля. «Шеер» осторожно приблизился к нему на расстояние километра, но никаких новых подробностей не поступило. Как правило, если в военное время горели ходовые огни корабля, то он, скорее всего, является невинным нейтралом. Но вдруг это британский корабль, маскирующийся под нейтральный именно тем, что не приглушает огни?

— Надо бы приглядеться поближе, — сказал штурман.

— Да не такой уж это жирный кусок, — возразил Кранке, — по-моему, они португальцы. Овчинка не стоит выделки. Порой бывает лучше вежливо отойти в сторонку. Я думаю, здесь мы еще найдем чем поживиться.

Незнакомое судно шло своей дорогой, не подозревая о присутствии «Шеера». У него горели не только ходовые огни, но и фонари на мостике, на палубе, да еще светились открытые иллюминаторы. Он был похож на видение из иного мира. «Шеер» беспрепятственно пропустил судно.

На следующее утро по громкоговорителям объявили: «Обнаружен корабль, идущий северным курсом».

И все. Матросы переглянулись. Что, никакой тревоги? Вообще ничего? Но для видимого бездействия «Шеера» были свои причины. Согласно новейшей информации, поступившей из военно-морского оперативного командования, авианосец «Гермес» все еще стоял на острове Святой Елены под парами. Также на юге от Святой Елены находился сильно защищенный конвой, тот самый, который в Рождество безуспешно атаковал тяжелый крейсер «Хиппер». Как сообщалось, конвой сопровождал авианосец «Фьюриес». В то время военно-морскому оперативному командованию была недоступна информация о том, что, находясь в Гвинейском заливе, авианосец перебрасывал самолеты на материковый аэродром. Поэтому Кранке, планируя операции в данном районе, должен был учитывать возможную встречу со столь мощными противниками. Он решил весь день идти параллельным курсом, не попадаясь на глаза неопознанному судну.

В 15.00 с поста впередсмотрящего на фор-марсе пришло донесение: «Верхушки мачт в 11°».

Положение становилось интересным. Впереди по левому борту на горизонте появился корабль, идущий в противоположном направлении. Вскоре ясно показались мачты, похожие на иголки, а затем верхушка трубы. На «Шеере» не могли следить за обоими кораблями, так как они двигались в противоположные стороны, так какой же из них представляет наибольшую ценность? А также какой из них принадлежит британцам или работает на британцев? Однако, по всей вероятности, оба корабля были британскими или, во всяком случае, действовали в интересах Британии. Лучше всего было бы захватить оба, но каким образом? У Кранке осталось совсем мало времени на принятие решения. Он должен был действовать быстро.

— Я думаю, господа, пришла пора испытать одну маленькую военную хитрость, — сказал капитан.

Офицеры достаточно хорошо знали своего командира, чтобы понять, что план уже полностью оформился у него в голове. Так и было: «Шееру» предстояло сыграть роль британского патрульного крейсера.

«Шеер» на всех парах шел на восток. Кранке задумал отойти подальше, так чтобы оба судна оказались практически друг против друга, а затем полным ходом идти к ближайшему из них. «Шеер» должен взять такой курс, чтобы, подойдя к первому кораблю, скрыться за ним и не дать другому как следует рассмотреть крейсер. Все было рассчитано самым тщательным образом, ибо приходилось принимать во внимание даже доли секунды. Ровно в назначенный миг «Шеер» развернулся на 180° и двинулся на запад навстречу грузовому судну, идущему с севера. Как только оно оказалось в пределах дальности, «Шеер» просигналил ему, пользуясь британским сигнальным кодом.

Грузовое судно тут же повернуло на запад, показав «Шееру» свою корму, но тут было не о чем волноваться; инструкция британского адмиралтейства требовала такого поведения от всех судов при обнаружении других кораблей в военное время: во-первых, это затрудняет прицеливание противнику, а во-вторых, дает капитану время спланировать дальнейшие шаги и, если он сочтет нужным, воспользоваться радиопередатчиком. Если же обнаруженный корабль окажется британским, никакого вреда от таких действий не будет.

Британское грузовое судно дало опознавательный сигнал, и в ответ «Шеер» просигналил: «Для вас есть секретные распоряжения. Развернитесь, мы их вам передадим».

С судна просигналили согласие, и на «Шеере» с пристальным вниманием ожидали, подчинится ли оно. Вероятно, капитану

судна не пришло в голову, что в этих водах может очутиться немецкий крейсер, замаскированный под британца, и потому он приказал лечь на другой галс и развернулся носом к тяжелому крейсеру — словно овца, простодушно трусящая в пасть волка! Вздох облегчения прошел по «Шееру». Только самые большие оптимисты не сомневались, что британцы послушно придут в их раскрытые объятия, но на этот раз оптимисты не ошиблись.

Чтобы как-то занять внимание капитана грузового судна и помешать ему слишком пристально рассмотреть внешний вид «Шеера», Кранке продолжил энергичный обмен репликами. В то же время стволы двух пушек на первой башне поднялись, а третий опустился, скрывая от ничего не подозревающего капитана тот факт, что это трехорудийная башня, которая является одной из характерных черт карманного линкора.

«Вы заметили какие-либо вражеские корабли или что-нибудь подозрительное?» — спросил Кранке, и офицеры на мостике «Шеера» ухмыльнулись.

«Нет, мы ничего не заметили, — просигналили в ответ британцы, приближаясь, — ничего подозрительного».

«Не могли бы вы поделиться с нами запасами хинина? У нас его почти не осталось».

«Посмотрим в лазарете».

«Будем вам весьма обязаны».

Поскольку «Шеер» разговаривал с судном торгового флота, обмен сигналами занял немало времени, между тем оба корабля подошли на расстояние около 3700 метров друг от друга. Судно продолжало идти прямиком в западню. Кодированные сигналы «Шеера» не отличались от сигналов британского военного корабля, и Кранке мог поздравить себя. Невезучий британский капитан, видимо, так и не догадывался, что «Шеер» не тот, за кого себя выдает.

Но и на «Шеере» кое в чем ошиблись. Во-первых, капитан был голландцем, и это могло сыграть свою роль, а во-вторых, он заподозрил неладное. Когда его судно обнаружило «Шеер», он изменил курс в соответствии с инструкциями британского адмиралтейства, но раздумывал, стоит ли радировать о встрече. Вражеский корабль в Гвинейском заливе? Невероятно. Он не хотел выставить себя дураком. Скорее всего, приближающееся судно окажется британским крейсером. Случайно у него на борту находилось три британских морских офицера, один из них военный хирург, и капитан попросил их выйти на мостик.

— Посмотрите на этот корабль, господа. Я не уверен, но склоняюсь к тому, что это британцы.

Все посмотрели на «Шеер».

— Не беспокойтесь, — уверенно сказал один из офицеров, — это британский крейсер того же класса, что и «Камберленд».

— Я не стал бы говорить так уж уверенно, — возразил второй. — Палубы и мачты, по-моему, высоковаты.

— Это из-за жары, — объяснил другой. — Воздух дрожит, очертания искажаются. Видите темные линии? Это настоящие очертания. То, что выше, искажение, марево.

— Не маскировка ли это? Послушайте, я сильно сомневаюсь.

— Да у тебя галлюцинации, старик. Во-первых, фрицы не стали бы так рисковать и направлять сюда военный корабль, после того как «Графу Шпее» всыпали по первое число. А если б и стали, то это мог бы быть только карманный линкор. Только у них дизели позволяют совершать такие дальние походы. Но у них мачты совершенно другой конструкции, а прежде всего отдельные трехорудийные башни, одна на корме, другая на носу. Нет, я думаю, это все-таки крейсер класса «Камберленда», хотя, может быть, и «Лондона». Можете…

Он хотел сказать «можете мне поверить», но капитан-голландец перебил его возбужденным криком:

— Нет, это фрицы, смотрите, это карманный линкор!

Приближавшийся крейсер развернулся. Их разделяло немногим более 2700 метров, и все орудия одного борта были наставлены на грузовое судно. Обе орудийные башни, о которых говорил так хорошо информированный лейтенант британской подводной лодки, стали ясно видны.

— Радируйте сигнал бедствия, капитан! — закричал лейтенант.

— Я не глухой, не орите, — резко сказал голландец, — особенно у меня на мостике. Теперь уже поздно радировать. У меня жена и трое детей в Голландии, и я еще хочу их увидеть, как, впрочем, и мои матросы. Стоит им дать один бортовой залп, и мой корабль разлетится в щепки. Они приказали нам остановиться.

— Сразу они не будут стрелять, — заверил его лейтенант. — Ну давайте же, капитан, сигнал RRR и ваши координаты, этого хватит, чтобы предупредить остров Вознесения, Святой Елены и Фритаун.

— Этого хватит, чтобы нас взорвали, — мрачно сказал голландец. — Если мой радист хотя бы тронет радиопередатчик, нам несдобровать. Нет, мы упустили свой шанс, а все вы с вашим «Камберлендом». Я ошибся, когда поверил вам в тот раз, и ошибусь, поверив сейчас. Хватит с меня одной ошибки.

При этих словах он, покраснев от гнева и возмущения, подал сигнал остановки в машинное отделение. После чего взбешенный

капитан сорвал с головы белую тропическую фуражку и в сердцах забросил ее в угол. Кто-то из британцев поднял ее, отер рукавом и вежливо вернул обозленному владельцу.

— Скоро прибудут гости. Капитану следует встретить их при полном параде, — усмехнулся он, глядя на своих спутников.

Катер с абордажной командой отчалил от «Шеера», и вскоре через борт корабля уже карабкались крепкие бородатые парни с мощными плечами, вооруженные пистолетами и гранатами. При виде их капитан обрадовался, что не успел воспользоваться радиопередатчиком, как упрашивал его британский офицер. У этих ребят был вид людей, которые не станут терпеть всякие глупости. Капитан прекрасно знал, что передать сигнал бедствия после приказа остановиться — значит совершить враждебный акт. На таком расстоянии немецкие пушки разнесли бы его корабль в клочья одним бортовым залпом. И какой был бы в этом толк?

С формальностями было быстро покончено. Через десять минут на «Шеер» просигналили: «Захвачено голландское грузовое судно общей вместимостью 5200 регистровых тонн „Барневельд“ с грузом военного имущества и боеприпасов для британской армии в Египте, в том числе самолеты, грузовики, снаряды и бомбы. Судно следует из Британии в первый порт погрузки Аден через Кейптаун. Порт назначения — Александрия».

Тем временем лейтенант Петерсен, командир абордажной партии, смотрел на пассажиров «Барневельда», испытывая определенные опасения.

— По-моему, вид у них не совсем гражданский, — сказал он. — Капитан говорит, что у него нет списка пассажиров, но, может быть, мы все-таки его отыщем. Деловые ребята, на мой взгляд, и дело у них похоже на наше.

Однако вдаваться в детали времени не было, так как «Шеер» стремился поскорее отправиться за вторым кораблем, который все так же шел своим западным курсом, не имея ни малейшего понятия о том, что позади него разыгралась настоящая драма, а не обычная проверка, проводимая британским патрульным крейсером. Чтобы не вызвать подозрений, «Барневельд» под началом нового капитана и призовой команды с «Шеера» вернулся на прежний курс. Наконец новый капитан сообщил Кранке то, чего он с нетерпением ждал: «Захваченное судно под контролем».

Тогда «Шеер» помчался вдогонку второму судну на скорости 26 узлов в час. Забрать катер не хватило времени, и он пыхтел в кильватере «Барневельда». Обдуваемый встречным ветром, поднявшимся от высокой скорости, Кранке поздравил себя с тем, что, будучи в «Андалусии», позаботился о тщательном ремонте

машин. Порой нужно выжать из них все, на что они были способны. Это был не первый и, вероятно, не последний такой случай. В радиорубке стояла такая тишина, что было слышно, как пролетит муха, хотя в ней собралась куча людей, которые сосредоточенно прислушивались, не раздастся ли в эфире малейший звук. Крейсер быстро нагонял судно.

В эфире по-прежнему царило молчание, и все прошло как по маслу, даже лучше, чем с первым кораблем, поскольку на этот раз никто вообще ничего не заподозрил. В конце концов, ведь британский крейсер только что благополучно проверил судно. Беспокоиться не о чем. Не сопротивляясь и не прибегая к радиопередатчику, капитан остановил свое судно, которое оказалось британским, и поджидал абордажную команду Королевского флота у себя на мостике, успев надеть парадный мундир. Конечно, когда выяснилась правда, он пережил сильное потрясение, но принял его с достоинством и невозмутимостью.

Среди вещей, собранных немецкой командой, было две книги. Одна из них называлась «Конец „Графа Шпее“ — капитан осклабился, передавая книгу, — а другая „Я видел, как они спускаются“. В ней автор-голландец рассказывал о немецком парашютном десанте на Роттердам.

Судно „Стэнпарк“ общей вместимостью 5600 тонн направлялось из Бомбея в Британию с грузом хлопка. Как трофей оно не интересовало Кранке, и капитан решил подорвать его. Пока команду „Стэнпарка“ перевозили на „Шеер“, а абордажная команда готовила подрывные заряды, чтобы затопить корабль, „Барневельд“, с мостика которого лейтенант Петерсен следил за захватом второго корабля, повернул к „Шееру“. Катер подошел к крейсеру, старшина поднялся на борт и торопливо доложил на мостик о том, что сорок пять пассажиров „Барневельда“ — это сплошь солдаты и моряки, в том числе подводники, и нужно как можно скорее доставить их на „Шеер“, поскольку в абордажной команде всего пятнадцать человек.

— Приступайте немедленно, — ответил Кранке. — Три офицера, сорок пять рядовых и сорок три человека экипажа против пятнадцати немцев. Силы, прямо скажем, неравные. Интересно, почему они еще ничего не предприняли.

Со „Стэнпарка“ доложили, что все готово к затоплению.

„Больше приказов не будет, — просигналил Кранке. — Затопить“.

Абордажная команда покинула корабль, и через семь минут — очень короткий срок, который всегда кажется бесконечным старшине, ответственному за установку подрывных зарядов, — послышался первый глухой удар. Через несколько секунд

раздались остальные взрывы. „Стэнпарк“ стал быстро погружаться и вдруг замер. Вероятно, груз удерживал его на поверхности воды. Посредине корабля начался пожар, он быстро распространялся, и вот уже корабль и окружающее море озарились ярким пламенем.

— Красивая иллюминация, — сказал Кранке. — Очень мило, но слишком жарко для этой части света. Потушите поскорее.

Офицер торпедной части лейтенант Шульце получил приказ добить пылающее судно торпедой. Торпеду пустили с мостика, электродистанционно, но она прошла мимо, в 370 метрах от цели.

— Попробуйте еще раз, Шульце, — спокойно сказал Кранке. — Да, кстати, где катер, который подошел с кормы пару минут назад?

— С левого борта, капитан, — доложил впередсмотрящий.

— Торпедный аппарат правого борта. Огонь!

Но по несчастливой случайности именно в этот момент с правого борта под самым торпедным аппаратом появился катер. Выскочила девятиметровая торпеда, и ее задняя часть ударилась о планшир катера, из которого матросы едва успели броситься в воду после предупредительного крика сверху. У торпеды, как видно, повредилось устройство наведения, и стоявшие на палубе увидели, как она стремительно мчится вперед у самой поверхности воды. Внезапно она повернула и понеслась прямо на „Шеер“, к несчастью стоявший неподвижно. Взбесившаяся торпеда оставляла за собой зеленоватый след.

Кранке тоже увидел торпеду, но ничего не мог поделать, чтобы уйти с ее пути. Все молча ждали. Странное ощущение нереальности происходящего охватило всех, никто не мог полностью осознать то, что казалось очевидным фактом: что в самую середину „Шеера“ вот-вот ударит пущенная им самим торпеда, — никто, кроме разве что матроса из Восточной Пруссии, зенитчика, который сухо заметил своим товарищам:

— Завтра в штаб-квартире флота доложат о новой победе: „Адмирал Шеер“ торпедировал 13 000-тонный крейсер у берегов Камеруна».

Но правы оказались те, кому не верилось. В последний миг, не более чем примерно в 20 метрах от борта «Шеера», торпеда нырнула и понеслась на дно, и больше ее не видели. На «Шеере» облегченно вздохнули.

— Вы были правы, Войчеховски, — лаконично сказал Кранке своему офицеру связи.

— Я?! — воскликнул тот, прекрасно помня, что не сказал ни слова.

— Да, ведь вы же говорили, что «Шееру» везет. — Кранке обернулся к побледневшему офицеру торпедной части: — В третий раз обязателью должно повезти. Попробуйте еще раз, Шульце. Последний раз.

— Слушаюсь, капитан, — ответил потрясенный офицер.

Третья торпеда вышла из аппарата, и «Шеер» погрузился в гробовое молчание.

На этот раз ошибки не было. Торпеда ударила горящий корабль в середину. Раздался оглушительный взрыв, и над кораблем взметнулся огромный столб пламени, а затем облако воды, дыма и обломков поднялось на высоту, как минимум, 180 метров над океаном и в течение нескольких секунд висело над теперь уже быстро тонущим кораблем, пока не рассеялось без следа. «Стэнпарк» буквально развалился пополам. Пожар на палубе потух, но снизу вырывались новые языки пламени. Когда «Стэнпарк» затонул, волны, сомкнувшиеся над ним, покрылись слоем горящей нефти, от которой валил густой черный дым, затмевая огонь, а так как сумерки скрыли сцену разрушения, то взвивающийся дым не был видим даже с близкого расстояния.

Из радиорубки доложили, что в районе не наблюдается никакой активности в эфире, но выражение на лице капитана ясно говорило: пылающий корабль он принял как предупреждение о том, что нужно побыстрее убираться отсюда. Вероятно, после двойной авантюры здесь стало слишком горячо для капитана.

Однако «Шеер» двинулся не на запад, а на восток, с той скоростью, на которую только были способны машины трофейного «Барневельда». Когда забрезжил рассвет, оба корабля остановились, и «Шеер» взял на борт команду «Барневельда». По распоряжению Кранке командир призовой команды попросил пленников взять с собой не только туалетные принадлежности, но и теплую одежду, туалетную бумагу, обувную ваксу и щетки, а также прочие вещи. Нагруженные рюкзаками, ящиками и мешками, матросы «Барневельда» переправились на «Шеер», ставший на некоторое время их домом.

Среди пассажиров «Барневельда» было несколько негров, одетых в идеально скроенные бушлаты, но на «Шеере» негры уже никого не удивляли. В центр внимания попал старый индиец, которого пришлось нести на руках. Его лицо напоминало желтовато-коричневый пергамент, говорили, что он был секретарем Махатмы Ганди. По виду ему можно было дать лет шестьдесят, и он казался какой-то древней буддийской реликвией или жрецом, преодолевшим земные желания и не подверженным физическим радостям и страданиям. Даже самый приземленный

человек ощущал, что от старика исходит какая-то странная сила, хотя и не мог объяснить это необычное чувство.

Тем временем «Барневельд» подготовили для затопления, и после тщательной проверки, нет ли кого поблизости, Кранке разрешил всем свободным от дежурства подняться на палубу и посмотреть на последние минуты корабля. Сначала раздался глухой удар, как будто звук барабана в начале увертюры. Дыма почти не было. Затем быстро друг за другом последовало еще четыре взрыва. Но кроме того, что силой взрывов вдоль борта судна вверх поднялось несколько фонтанов воды, ничего особенного не произошло. Зрители на палубе начали проявлять нетерпение: не такое зрелище им обещали.

Какое-то время казалось, что корабль стоит неподвижно, выбрасывая черный дым из трубы, который траурной лентой вился над поверхностью океана. Прошло уже несколько минут, в течение которых голландский корабль отважно силился остаться на плаву. Взрывами разорвало его обшивку, и в пробоины заливалась вода, но понадобилось некоторое время, чтобы она заполнила машинное отделение и трюмы. И только после того, как счастливые обладатели биноклей сообщили, что «Барневельд» начинает оседать в воде, его погружение стало видно невооруженным глазом. Счастливые владельцы биноклей держали в курсе происходящего тех, кому не так повезло, подобно радиокомментаторам на боксерском матче. Но прошло добрых полчаса, прежде чем «Барневельд» действительно начал тонуть.

Сначала под воду опустилась его корма, и послышалось шипение сжатого воздуха, вырывающегося из внутренних помещений под давлением воды. Затем корабль медленно накренился на левый борт, выпрямился и потом снова наклонился, как будто старался поудобнее устроиться на голубой шелковой постели атлантического дна. Зрители на «Шеере» примолкли и посерьезнели. Настоящий моряк не радуется, видя гибель хорошего корабля. Чтобы создать его, ушло немало драгоценного мастерства и материалов, и жалко было смотреть на его бессмысленную гибель, но война есть война.

Теперь «Барневельд» сидел в воде уже совсем низко, и волны перекатывались через его палубу. Его нос медленно приподнялся, чуть развернувшись, потом последняя струя сжатого воздуха вырвалась из внутренних помещений, и звук был похож на вздох человеческого существа. Затем «Барневельд» нырнул под воду кормой и пропал, а на поверхность всплыл кое-какой груз, выскользнув из трюмов. Волны качали самолетные части и крылья, красно-бело-синие эмблемы Королевских ВВС

Великобритании ярко вырисовывались в лучах утреннего солнца, и при этом зрелище зрители на борту «Шеера» немного приободрились.

— Скорость двадцать четыре узла, — приказал Кранке, и крейсер ускорил ход, сделал круг вокруг того места, где затонул «Барневельд», как бы отдавая ему честь, и затем отправился по новому курсу, а именно зюйд-зюйд-вест.

В течение следующих суток капитан отменил все вахты, кроме самых необходимых, и экипаж «Шеера» получил заслуженный отдых. Три дня до этого матросы почти не спали, а некоторые вообще не сомкнули глаз. Теперь пришла пора отдохнуть.

Исчезновение «Барневельда» и «Стэнпарка» оставалось загадкой для британского адмиралтейства вплоть до окончания войны, когда были захвачены судовые журналы «Шеера». Только тогда выяснилось, каким образом бесследно пропали два судна, ни словом не намекнув на постигшую их участь.

Глава 17
ПРИЗОВЫЕ КОМАНДЫ ДЛЯ КАПИТАНА КРЮДЕРА

Из военно-морского оперативного командования пришли хорошие новости: НК-33 захватил три полностью нагруженных норвежских плавучих рыбозавода и одиннадцать китобойцев, не сделав ни единого выстрела и без потерь в живой силе с обеих сторон. Очень важно, чтобы и рыбозаводы с их ценным грузом, и китобойцы, так как их можно использовать в качестве дозорных кораблей, были благополучно доставлены в контролируемый Германией порт. НК-33 может укомплектовать призовой командой только одно судно. Остальные призовые команды, необходимые для выполнения задания, должны предоставить «Шеер» и «Нордмарк». «Нордмарк» может предоставить только одного офицера.

НК-33 — это вспомогательный крейсер «Пингвин» под началом капитана Крюдера. В сообщении указывалось, что Кранке должен ответить в течение суток. Ему совсем не хотелось отдавать столько членов своего экипажа, офицеров и матросов, на призовые команды, поскольку это в большой степени ослабило бы боеспособность его корабля, и он поделился с командованием своими опасениями. Из военно-морского оперативного командования ответили, что рассмотрели его возражения и понимают, что им движет, тем не менее приказ должен быть выполнен, а со следующим кораблем снабжения «Шеер» получит пополнение. Китовый жир имеет для Германии первостепенное значение. Так что волей-неволей Кранке пришлось уступить.

Кроме призовых офицеров Петерсена и Блауэ — Геч уплыл на «Сандефьорде», — оставался только лейтенант Крафт из штурманов, которого Кранке мог выделить из своей команды. Остальных офицеров придется набирать из младших лейтенантов и кадет, и эти самые кадеты больше всего беспокоили Кранке ввиду тех обязанностей, которые им предстояло исполнять. Среди них не было даже штурманов. Конечно, в военно-морской школе их всех научили пользоваться секстантом и читать морской календарь, но никто не успел приобрести практического опыта, а на «Шеере» им не могли предоставить особенных возможностей усовершенствовать умение.

К счастью, среди вещей, взятых на «Шеер» с затопленных им кораблей, нашлись секстанты, логарифмические таблицы, морские календари и прочее и прочее, но британцы, голландцы и

норвежцы по-разному составляли свои таблицы, и, чтобы пользоваться ими, требовались специальные навыки. Ну что же, значит, за недолгое оставшееся время молодежи придется набраться знаний и опыта в меру своих способностей. Круглые сутки младшие лейтенанты и кадеты корпели над секстантами и таблицами, какие находились под рукой.

Кранке лично наблюдал за тем, как проводятся занятия. Взглянув на расчеты одного из старших кадет, он весело заметил:

— Вот как, мой мальчик, я вижу, ты исполнил наше общее сокровенное желание.

С сомнением на лице и неуверенной улыбкой юноша поднял глаза.

— Да на такой скорости твой корабль прямиком въедет на берег, где-нибудь между Рио-де-Жанейро и Сантосом, среди кофейных и табачных плантаций.

Паренек вспыхнул.

— Шутки в сторону, мой мальчик, придется тебе подучиться. Попроси старых флотских офицеров, у них большой опыт в таких делах, пусть они дадут тебе пару уроков. И не ленись, дружок. Главное, помни, что от твоих действий будет зависеть не только твоя жизнь, но и жизнь других людей, у которых дома остались семьи и для которых ты будешь командиром.

Тем временем на «Шеере» все шло по заведенному порядку. Жить на борту военного корабля в дальнем походе — значит не просто стоять на вахте, время от времени вести бой, есть, спать, наслаждаться солнцем и морем и петь матросские песни по вечерам. У каждого члена команды числом 1300 человек хватало разнообразных обязанностей, на военном корабле некогда лениться. Прежде всего, любые необходимые ремонтные работы приходится выполнять, опираясь только на свои силы и ресурсы, и зачастую тут не обойтись без смекалки и импровизации.

В механическом цехе что-то постоянно сверлили, пилили, шлифовали и клепали. Корабельные плотники тоже никогда не сидели без дела, как, впрочем, и наладчики прецизионных приборов. Кроме того, повседневная жизнь большого корабля состоит из множества рутинных дел: нужно распределять продовольствие и вести учет запасов; рассчитывать денежное содержание и довольствие, в том числе премии, которые очень усложняли систему. Не будет большим преувеличением сказать, что сравнимому по размеру предприятию, действующему в соответствии с обычными для суши стандартами, потребовалось бы по крайней мере в три раза больше рабочей силы на выполнение того же объема работ.

Однако на военном корабле большую часть свободного

пространства занимают всевозможные приборы, оборудование и вооружение, без которых невозможно управлять кораблем и вести бой, и матросам приходится довольствоваться тем, что осталось. Поэтому жилые помещения ограничены, рук не хватает, и те, кто оказался на корабле, вынуждены работать сверхурочно. Недаром на флоте так тщательно и долго готовят и офицеров, и матросов. По-другому не обойтись. И точно так же, как хорошая подготовка приносит свои дивиденды во время службы во флоте, она не проходит даром и потом, когда, прослужив положенный срок, моряк возвращается на сушу, где должен переквалифицироваться и заниматься обычными гражданскими делами. Неопровержимый факт, что моряки, демобилизованные из флота как после Первой мировой войны, так и после Второй, гораздо легче устраивались и зарабатывали себе на жизнь в новом и чужом для них мире, в который они пришли, чем их коллеги из сухопутной армии и авиации. Мольтке был прав: «В конечном итоге везет тому, кто знает свое дело».

Но даже в трудовой рутине есть свои светлые стороны. Моряк всегда найдет время посмеяться. К примеру, однажды старшина инструктировал матросов по обращению с 2-сантиметровым пулеметом. Закончив, он обнаружил, что один матрос как будто бы вообще не понял, о чем шла речь, — скорее всего, из-за невнимания, решил старшина, и так пропесочил непонятливого слушателя, что у того волосы встали дыбом. На этом дело могло и кончиться, если бы в тот момент к ним не заглянул вахтенный офицер проверить свою паству и не услышал, как старшина отчитывает матроса. Тогда он отвел инструктора в сторонку и сказал мягко, но решительно:

— Не стоит так накидываться на матросов. Вы их только напугаете, и от страха они вообще перестанут соображать. Смотрите, как поступаю я. Мне кажется, таким способом вы добьетесь больших результатов.

После этого он повернулся и обратился к матросу:

— Послушайте, дружище. Я уверен, что вы справитесь. Представьте себе, что вы в увольнительной и пошли пропустить стаканчик с вашим лучшим другом. И вот он попросил вас рассказать, как действует двухсантиметровый пулемет. Наверняка вы все бы ему растолковали. Ну, так что бы вы ему сказали?

Матрос просветлел; очевидно, его мозги заработали на полную катушку. Вахтенный офицер с самоуверенным видом ждал ответа.

— В общем, господин офицер, — начал матрос, — я бы сказал так… — И тут ему в голову пришла какая-то неожиданная мысль. — Господи, какой я дурак! — раздосадованно воскликнул

он. — Да я бы ни слова ему не сказал. Из-за такой вот болтовни погибают люди!

На несколько секунд воцарилась мертвая тишина. Потом офицер решил ретироваться, собрав все достоинство, которое только смог в себе найти. Выйдя из пределов слышимости, он расхохотался. И не он один. Его примеру последовал весь корабль, когда об инциденте стало известно.

Пленники «Шеера» снова вышли на палубу поразмяться. Прошлую партию пленных передали на «Нордмарк» и «Дюкезу». Экипаж немецкого крейсера уже начал различать представителей разных национальностей по их поведению. Пленные представляли собой интересный объект для изучения. Британцы, как правило, мерили шагами палубу, словно звери в клетке, тоскуя по потерянной свободе. Даже находясь в плену, они нисколько не утрачивали национальной гордости и уверенности, казалось, что кроме их соотечественников для них никто не существует. Ко всем остальным они относились подозрительно и сдержанно. Британцы никогда не отличались болтливостью, и, хотя при других обстоятельствах из них могли бы выйти отличные спутники, теперь они были еще более нелюдимы и неразговорчивы, чем всегда, а некоторые из них словно бы разучились говорить что-либо, кроме односложных слов.

Голландцы были другие, намного флегматичнее. В отличие от поджарых и жилистых англичан они имели склонность к полноте. Голландцы не шагали взад-вперед по палубе. Они чаще сидели на одном месте или стояли, опершись на что-нибудь, и дышали свежим воздухом. Даже в их трубках сказывались некоторые черты национального характера. Когда англичанин закуривал трубку, а это бывало нередко, обычно она агрессивно торчала между его зубов почти под прямым углом. Трубка голландца мирным изгибом спускалась вниз.

Норвежцы отличались от всех остальных. Они тоже не ходили по палубе, но стояли, как памятники, и глядели на море. По большей части это были здоровые, широкоплечие парни со светлыми волосами и голубыми глазами, и даже теперь было нетрудно узнать в них тех великанов, о которых писали Тацит и Цезарь.

Когда пленных уводили вниз, за этим всегда следовал один и тот же эпилог. Сначала появлялся моряк с шезлонгом в руках, который он аккуратно ставил на солнце в каком-нибудь защищенном от ветра уголке. Потом на палубу выходил бывший секретарь Ганди, поддерживаемый двумя матросами, и удобно устраивался в шезлонге, чтобы вдохнуть свежего воздуха. Так

распорядился капитан, чтобы держать британцев и индийцев по отдельности. Индиец был твердо убежден, что война освободит его страну от британского владычества, и Кранке с интересом разговаривал с ним, ибо индиец был весьма умен, начитан и эрудирован. Однако Кранке старался не делать никаких практических выводов из его речей, поскольку любому европейцу, и уж тем более такому прямолинейному морскому волку, как капитан «Адмирала Шеера», трудновато вникнуть в образ мыслей индуиста из высокой касты.

«Шеер» вновь прибыл в тайное место встречи «Андалусия». Там уже ждали его «Нордмарк» и «Дюкеза», а «Сандефьорд» задерживался из-за своей низкой скорости. «Шеер», как обычно, пополнил запасы жидкого топлива и продовольствия, Кранке пользовался любой возможностью, чтобы сделать это, так как полностью отдавал себе отчет в том, что может остаться без своего корабля снабжения. После дозаправки встал вопрос о новой зоне операций. Помимо «Шеера», в Южной Атлантике также рейдерствовал вспомогательный крейсер «Тор», а с севера к ним приближался вспомогательный крейсер «Корморан». Вспомогательный крейсер «Пингвин» по-прежнему находился в антарктических водах вместе с захваченной китобойной флотилией, но вскоре должен был прибыть в «Андалусию», чтобы забрать призовые команды, которые должны будут доставить трофеи в Германию. Ввиду этого «Пингвин», по всей вероятности, пробудет в Южной Атлантике не меньше четырех недель. В Индийском океане действовал только вспомогательный крейсер «Атлантис».

Согласно сообщению, полученному из военно-морского оперативного командования, линейные крейсеры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Хиппер» вскоре начнут операцию в Северной и Центральной Атлантике. Таким образом, учитывая все обстоятельства, Кранке решил, что лучше всего будет внезапно нагрянуть в Индийский океан, чтобы создать там такой же хаос, как в Атлантике, дезорганизовать судоходство, заставить британцев рассредоточить силы и внести беспорядок в стратегические планы противника.

Корабль снабжения «Нордмарк» мог оставаться в Южной Атлантике до тех пор, пока «Шеер» не вернется в марте, когда, вероятно, он получит приказ возвращаться в родные воды. Тогда «Шеер» заправится и пополнит запасы продовольствия для обратного пути. Поэтому, как только трофейный корабль «Сандефьорд» отправится в контролируемый Германией порт, «Шеер» двинется в Индийский океан. Об этих своих намерениях Кранке информировал командование. Оно выразило полное

согласие с его планом и дало Кранке указание рейдерствовать в южных районах, тогда как Рогге, капитан вспомогательного крейсера «Атлантис», получил приказ действовать на севере.

Инженер-командир Эве решил, что, пока «Шеер» стоит в «Андалусии», нужно воспользоваться случаем и послать водолаза осмотреть подводную часть руля. На палубе установили компрессор, водолаз в своем громоздком костюме и пучеглазом скафандре перелез через борт и спустился по лестнице к рулю. Сквозь слой прозрачной воды за всеми его движениями следила группа заинтересованных зрителей, свободных от работы и не нашедших себе занятия получше. Кранке знал, что много лет назад, когда корабли российского Балтийского флота совершали кругосветное путешествие навстречу японскому, там тоже отправили водолазов под воду для какого-то внешнего ремонта, и они погибли, подвергнувшись нападению акул. Кранке посчитал, что акульи привычки едва ли сильно изменились по прошествии времени, и, чтобы с его водолазом не случилось ничего подобного, с двух сторон на корме он поставил метких стрелков с ружьями и боевыми патронами общего назначения, чтобы те в случае появления акул не дали случиться несчастью. К счастью, предосторожность оказалась излишней, и никакие обитатели подводного мира не помешали водолазу выполнить свою работу и благополучно вернуться на корабль.

Призовой корабль «Сандефьорд» прибыл на место встречи с пунктуальностью океанского лайнера, и Кранке отправил на него рабочую бригаду, чтобы как можно лучше подготовить помещение для пленников, устроить отдельные умывальни и туалеты и расширить камбуз, чтобы можно было готовить и для немецкой призовой команды, и для пленных. Как на «Сторстаде», так и на «Сандефьорде» немецкие моряки и пленные должны были питаться одинаково. Так было заведено на всех немецких вспомогательных крейсерах, и это считалось чем-то само собой разумеющимся. Поэтому едва ли стоило упоминать об этом сейчас, но после войны кое-кто начал утверждать противоположное, и эти утверждения должны быть опровергнуты.

Когда после прибытия «Сандефьорда» пленных выпустили прогуляться на палубе «Шеера», один из них чуть не запрыгал от радости при виде корабля. Оказалось, что это капитан судна. Он чуть не спятил от счастья, увидев свой корабль на плаву. Только моряк может понять, что значит корабль не только для капитана, но и для экипажа. Капитан был так тронут при виде целого и невредимого корабля, что захотел обратиться к офицеру-наблюдателю, которым оказался начальник связи Войчеховски-Эмден, отвечавший за все радиоприемы и радиопередачи,

радиоперехват и другие средства связи, а кроме того, лингвист, как требовала его работа.

Матрос привел норвежского капитана в каюту Войчеховски.

— Садитесь, капитан. Закурите?

Норвежец, видимо, хотел что-то сказать, но не решался.

— Что-то случилось, капитан? У вас какие-то жалобы или просьбы? Не стесняйтесь. Скажите, чем я могу вам помочь.

Наконец норвежец собрался с духом.

— Я пришел не жаловаться, — сказал он. — Я пришел извиниться за то, что отнесся к вам так враждебно и не желал идти навстречу. Со мной хорошо обошлись, и ваши люди ведут себя очень порядочно, и я прошу у вас прощения… Это все, что я хотел сказать.

— И это немало, капитан.

«Адмирала Шеера» охватило чувство, которое охватывает заключенных перед окончанием срока. Не только пленные должны были тронуться в путь, но и все офицеры и матросы, выбранные для призовых команд. Пленных выводили на палубу группами по пятьдесят человек, и они широко раскрытыми от изумления глазами смотрели на корабли немецкого флота, собравшиеся со всех сторон точно для регаты. Особенно большое впечатление произвел на них корабль снабжения «Нордмарк», этот исполин теперь плавал под именем «Дикси», и на его корме развевался звездно-полосатый флаг.

Пока шлюпки с пленными отчаливали от борта, многие махали им на прощание, а на «Дюкезу» поднялась команда немцев, чтобы взять семь англичанок и переправить их на «Сандефьорд», их тоже встретили почти как старых друзей. Все дамы пребывали в наилучшем расположении духа и, как видно, ничуть не огорчались тем, что наконец-то их куда-то повезут.

Когда перевозка пленных закончилась, на палубе «Шеера» собрались призовые команды под началом лейтенанта Крафта, чтобы капитан Кранке в последний раз провел им смотр. Лейтенант Крафт был старшим среди призовых офицеров, отправляющихся на захваченные капитаном Крюдером суда. Командам предстояло подняться на «Дюкезу» и там ждать прибытия «Пингвина» с китобойной флотилией. Кранке прошел вдоль строя и обратился к людям с речью, пожелав им удачи в выполнении нового задания. Потом капитан и его первый помощник пожали офицерам руки, и вся партия отправилась на «Дюкезу».

«Сандефьорд» отправился в долгий путь к Европе и благополучно прибыл в порт на Жиронде. Дорога обошлась без происшествий и столкновений с вражескими кораблями. После

ремонта «Сандефьорд» под именем «Монсун» поставили на службу Германии. 11 августа 1944 года в бою у Нанта его затопил противник.

Захваченная флотилия также прибыла в пункт назначения, за исключением двух китобойцев, которые на рассвете у входа в Бискайский залив напоролись на британский конвой и в соответствии с инструкцией затопили себя, открыв кингстоны. Два бывших капитана торгового флота лейтенанты запаса Петерсен и Блауэ доставили плавучие норвежские рыбозаводы «Оле Веггер» и «Солглимт» в контролируемый Германией порт, а остальных призовых офицеров и корабельных гардемарин распределили между китобойцами. Третий рыбозавод «Пелагос» вышел в путь еще раньше, укомплектованный призовой командой с «Пингвина» под началом лейтенанта Кюстера.

Один из небольших китобойцев, весьма надежное и исправное судно, капитан «Пингвина» Крюдер оставил при себе в качестве вспомогательного корабля. Китобоец служил ему «второй парой глаз», как это раньше делал танкер «Сторстад». По счастливой случайности это суденышко, переименованное в «Адъютанта», избежало участи, постигшей «Пингвин», который затонул 8 мая 1941 года в ходе яростного сражения с британским крейсером «Корнуолл» южнее Сейшельских островов. После гибели «Пингвина» «Адъютанту», бывшему «Полу IX», удалось соединиться с немецким вспомогательным крейсером «Комет», чей капитан воспользовался идеей Крюдера. «Адъютант» переоборудовали в минный заградитель. Он успешно устанавливал мины в новозеландских водах и 1 июля 1941 года был затоплен экипажем по приказу капитана «Комета». Бывший танкер «Сторстад» под именем «Пассат» успешно минировал австралийские гавани, также Бассов пролив между Тасманией и Австралией.

Захваченный норвежский рыбозавод «Оле Веггер» был затоплен в Руанской гавани 26 августа 1944 года, а другой плавучий рыбозавод «Солглимт» затонул 29 июня в гавани Шербура, оба погибли от рук врага. Судьба третьего рыбозавода «Пелагос» и китобойцев неизвестна. Три рыбозавода имели общий тоннаж 35 000 тонн, и среди прочего они везли 22 000 тони ворвани, которая впоследствии очень пригодилась в Германии для производства маргарина и помогла решить проблему продовольствия. Интересно, что в то время из соображений секретности ни пресса, ни радио ничего не сообщили об этом успехе, уникальном в военно-морской истории, которого добился немецкий вспомогательный крейсер НК-33 «Пингвин» под командованием капитана Эрнста-Феликса Крюдера.

Часть третья
В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

Глава 18
ВОКРУГ МЫСА ДОБРОЙ НАДЕЖДЫ

На календаре было 28 января 1941 года. Год ни у кого не вызывал сомнений, а вот месяц несколько смущал матросов «Шеера». В Южном полушарии стояла середина лета, и столбик термометра в тени дополз до отметки 45°. Но то было на палубе, на открытом воздухе; внизу же, в машинном отделении, термометры показывали больше 63°, и работавшие там матросы раздевались чуть ли не догола. Но даже на палубе моряков заливал пот, и, когда «Шеер» наконец-то снова двинулся в путь, они хором вознесли благодарственную молитву небесам. На этот раз «Шеер» направился в совершенно новую зону операций: южную часть Индийского океана.

Прежде чем окончательно покинуть «Андалусию», «Шеер» развернулся на 180° и, приспустив флаг, прошел мимо «Нордмарка» и «Дюкезы». Экипажи обоих кораблей и призовые команды, готовые приступить к работе, махали руками и криками желали ему удачи. На «Шеере» захрипели громкоговорители, и затем прозвучало воззвание: «Всем! Всем! Всем! В последний раз бросьте благодарный взгляд на „плавучий гастроном“».

Больше вам не увидеть его и не разгружать его яиц. Когда захваченную китобойную флотилию укомплектуют персоналом, «Пингвин» затопит «Дюкезу».

При этих словах раздался общий стон. Какая жалость, что так вышло с углем, но бункеры «Дюкезы» пустели, и вскоре холодильникам не на чем будет работать, и оставшиеся запасы продовольствия испортятся. Но до того как придет ее последняя печальная минута, в ее топки бросят все, что только может гореть, чтобы машины не останавливались: доски мостика, двери кают, крышки люков, обшивку палубы и даже пианино, которое отыскалось на борту, все пойдет в огонь. Когда «Дюкезу» было необходимо доставить в другое место, «Нордмарк» буксировал ее, чтобы не тратить на котлы драгоценного угля, но после того, как истощились все способы как можно дольше удерживать ее на плаву, наступило печальное утро 20 февраля — кстати, в этот же день на севере от Мадагаскара «Шеер» добился своего первого успеха в Индийском океане.

К тому времени на борту не осталось ни кусочка угля, ни капли горючего, и несчастная «Дюкеза» смотрелась обветшало и потрепанно. Тогда вспомогательный крейсер «Пингвин» нанес ей последний удар и отправил на дно. Но только после того, как

припасами заполнили все свободные места на «Нордмарке» и «Пингвине», и в течение нескольких последующих месяцев экипажи обоих кораблей не знали отказа ни в яйцах, ни в солонине.

Тем временем «Шеер» продвигался на юг, в более прохладные районы. В воздухе уже чувствовалось дыхание Антарктики. Через четыре дня после ухода из «Андалусии» «Шеер» оказался на одной широте с Кейптауном. Фауна тоже изменилась. Первыми предвестниками южных штормов явились голуби и пара альбатросов — коричневый самец и более светлая самка с белыми крапинками. Вскоре уже восемь альбатросов следовали за «Шеером», преодолевающим бурные волны. Красивыми дугами птицы взмывали вверх на распростертых крыльях, которые имели в размахе 3 метра, а то и больше. Потом воздушное течение, поднимающееся от океана, уносило их вверх, откуда они вдруг бросались вниз, к воде, словно пикирующие бомбардировщики. А в метре от поверхности снова набирали высоту.

Пока матросы «Шеера» не привыкли к птицам, альбатросы не могли пожаловаться на отсутствие признательной публики, и один из них, бывалый самец и, видимо, вожак, выделывал свои молниеносные пируэты всего в метре от зрителей и, может быть, наслаждался тем, как они поспешно пригибали голову. Он проносился над кораблем, легко догоняя его, и потом быстро по косой линии нырял вниз между мачтами и трубой, почти касаясь палубы, и взлетал над «арадо», своим металлическим соперником, хотя конечно же «арадо» никогда бы не сравнился с ним в грации и изяществе. А иногда, подхваченный ветром, он мчался вдоль всего корабля и поворачивал в обратную сторону, чтобы снова проделать тот же трюк, бросаясь вперед стрелой или красиво паря, как будто он сам был штормовым ветром.

«Шеер» все дальше и дальше забирался на юг. Температура понизилась до 10–15°, и матросы, так долго привыкавшие к тропической жаре, стали мерзнуть. Вместе с постепенным снижением температуры росло количество альбатросов, сопровождающих корабль, пока наконец их не стало около пятидесяти, и при определенной доле фантазии было нетрудно вообразить, будто они несут «Шеер» на невидимых поводьях.

Затем наступил день, когда ударил мороз, и последний лоскут голубого неба скрылся за серой тучей. С утра поднялся ветер. После полудня он усилился, а к вечеру уже дул с силой урагана. В ту ночь «Шеер» пересек 40-ю широту и вошел в район штормов Южной Атлантики. Разразилась буря — «ревущие сороковые» оправдывали свое прозвище. Огромные валы обрушивались на корабль и казались живыми, словно бы

доисторическими существами, которые решили уничтожить чужака. Но «Шеер» так просто не сдавался и вскоре повернул на восток, чтобы обойти мыс Доброй Надежды, находившийся вне зоны действия южноафриканских ВВС.

На широких пространствах неистово рвались вперед исполинские валы. На этих бескрайних атлантических просторах не было суши, которая могла бы утишить их свирепость, и они собирались в громадные горы зеленоватой воды и неслись вперед со скоростью железнодорожного экспресса, будто желая все сокрушить на своем пути. Один британский капитан однажды назвал их «монархами моря» и попал в самую точку. Тот, кто никогда не плавал по этим водам, не может и представить себе, каким бы ни было его воображение, и доли чудовищной ярости и мощи распоясавшихся стихий. Это явление того же рода, что землетрясения и вулканы, и оно с не меньшей убедительностью даст человеку понять, сколь он поистине слаб и ничтожен перед силами природы.

Нигде человек не сознает конечность и быстротечность своей жизни так отчетливо, как в море, где моряк слышит движение воды у борта корабля, иногда тихое и почти печальное, а иногда, как здесь, ревущее и грохочущее, как будто от избытка силы. Такое впечатление, что ты внутри органа, по которому бешено колотят черти. На палубе и мостике воздух пронизывают колючие соленые брызги, рваные края бесчисленных валов поднимаются над кораблем и обрушиваются на палубу и надстройки, окатывая нижние палубы пенящейся, клокочущей, бурлящей водой, и чудится, что палубу люто хлещут гигантские плети шторма.

Спустилась ночь, темная ночь, и на «Шеер» надвигались низкие тучи, но вода светилась зеленым фосфоресцирующим светом. Бурю, которую неустанно преодолевал корабль, команда переживала уже вполне терпимо, поскольку к тому времени весь экипаж, включая новобранцев, успел привыкнуть к морской качке, и тошнота, от которой зеленели их лица, уже больше не осложняла их жизнь и не мешала принимать верные решения.

Капитан твердо стоял на мостике, широко расставив ноги и раскачиваясь, как метроном, в такт движениям своего корабля. Рулевой у кнопочного механизма управления не менее крепко держался на ногах. Оба они стояли будто на пружинах, амортизировавших каждый рывок корабля, даже самый внезапный и резкий. Рулевой управлял этим мощным кораблем увереннее, чем всадник лошадью. Стоило только чуть нажать на кнопку, и 13 000 тонн стали подчинялись его приказу.

Чувствуя себя цирковым акробатом, к штурманской рубке с вечерним кофе пробирался матрос. В камбузе еще продолжалась

работа, и старший кок «Шеера» с половником в руке координировал и контролировал действия восьми помощников, заканчивая последние приготовления к ужину.

— Молодцы! — ободряюще кричал он, перекрывая завывания ветра. — Пока вас не вытряхнет из штанов, работайте. Ужин должен стоять на столе в обычное время, как будто нет никакого шторма.

Через два дня, когда «Шеер» прошел мыс Игольный и повернул на северо-восток, шторм чуть утих. Корабль снова направился к солнечному северу. Постепенно потеплело, и море стало еще красивее, так как у Индийского океана оттенок более синий, чем у Атлантики.

6 февраля Кранке вошел в офицерскую кают-компанию, чтобы, по своему обыкновению, выпить послеобеденный кофе. Там ему отсалютовал инженер-капитан Эве, у которого было о чем доложить.

— Капитан, я должен сообщить вам, что у нас на борту заяц.

Кранке в удивлении воззрился на него.

— Какой еще заяц? — осторожно спросил он, подозревая шутку.

— Точнее, курица. Голландская бентамка.

Обыскав рулевую рубку «Барневельда», абордажная команда нашла курицу. Ее посадили в картонную коробку и тайком пронесли на «Шеер» под взглядом ничего не заподозрившего первого помощника. В машинном отделении ей устроили курятник в упаковочной коробке, выложенной стружками. Сначала она отказывалась нестись, может быть, из-за того, что не понимала нового языка, или из-за вражеской пропаганды. Не то чтобы это имело насущное значение, ведь «Шеер» не испытывал нехватки в яйцах, но вскоре для машинного отделения стало делом чести, чтобы его талисман начал откладывать яйца, и один матрос придумал способ: дать ей в качестве образца одно из тысяч яиц, перевезенных с «Дюкезы», чтобы курица получила хотя бы общее представление о том, что от нее требуется. И способ себя оправдал. Вскоре рядом с образцом уже лежало новое яйцо. Маленькое яичко, даже очень маленькое, бентамское, но первое в мире яйцо, снесенное на борту «Шеера» и, безусловно, представляющее собой большую редкость, так как не многие куры несутся на просторах Индийского океана. Пока гордая курица расхаживала с самодовольным видом, громко кудахча, о важном происшествии доложили вахтенному офицеру машинного отделения, который торжественно записал в вахтенный журнал под заголовком «Особые наблюдения» следующие слова: «6 января. 15.00. К югу от Мадагаскара. Часы переведены на 15.30.

Курица машинного отделения снесла яйцо».

После этого, как того требовал порядок, новость доложили капитану, и потом каждый второй день маленькая голландская бентамка регулярно откладывала яйца.

Глава 19
«МЫ СТАЛИ У МАДАГАСКАРА…»

«Адмирал Шеер» уже прочесывал район на юго-западе от Мадагаскара, двигаясь на средней скорости и держась к востоку у 30-й широты в надежде натолкнуться на вражеский корабль. В мирное время через этот район пролегали морские пути из Австралии в Северную Америку и Европу, огибающие мыс.

Тем временем капитан Рогге, командир вспомогательного крейсера «Атлантис», предложил военно-морскому оперативному командованию назначить встречу «Шеера» с его кораблем. Командование выразило согласие и назначило встречу на 14 февраля в 65° восточной долготы и 10° южной широты на юго-востоке от банки Сая-де-Малья. Военно-морское оперативное командование всегда назначало встречу с большим запасом времени, чтобы у кораблей наверняка хватило времени добраться к месту. И только в том случае, если какой-либо из кораблей не мог прибыть вовремя из-за операции или по другим причинам, ему следовало радировать об этом.

Кранке с радостью принял известие о встрече, так как надеялся, что капитан корабля, который действовал в Индийском океане в течение многих месяцев, поделится с ним информацией относительно маршрутов британских судов. Кроме того, на основании этой информации можно было бы из практических соображений разделить зоны действия между обоими рейдерами. Поэтому «Шеер» поспешил к месту встречи, сначала на северо-восток в обход Маврикия, а затем на север. Когда крейсер шел через юго-восточные пассаты, дувшие с силой 5–6 баллов под голубым безоблачным небом, снова стало очень жарко.

В дневное время тропический зной усугублялся высокой влажностью, и атмосфера была как в парилке, из-за чего жара казалась еще более невыносимой. Пот заливал тела матросов, в жилых помещениях было нестерпимо жарко. Влажный воздух конденсировался на стенах, и влага ручейками стекала на пол, а проветрить каюты было невозможно, поэтому вскоре матросам начало казаться, что воздух настолько плотный, что его можно резать ломтями и выносить на палубу. Внутри пахло смесью пота, остывшего табачного дыма, краски и нефти. Люди чувствовали себя измотанными и выжатыми как лимон, будто после бесконечной турецкой бани. Обычно на кораблях любили старую моряцкую песню «Мы стали у Мадагаскара, на корабле была чума», но на «Шеере» никто не хотел ее петь.

Вдруг 12 февраля после полудня совершенно неожиданно с востока набежали большие волны и стали сильно раскачивать корабль. Пока ни барометр, ни небо не давали никаких оснований ждать перемены погоды. Однако, по мнению капитана, причиной такого внезапного и сильного волнения мог быть только один из ураганов, частенько случавшихся в это время года. Поэтому Кранке снизил скорость корабля и взял курс на северо-запад, желая избежать столкновения с ураганом.

По мнению метеоролога, несогласного с капитаном, это было пустой тратой времени. Случайно в тот же самый день он давал офицерам в кают-компании лекцию на тему «Важнейшие воздушные течения Индийского океана», а для команды лекцию передавали по громкой связи. Естественно, он, в частности, остановился на так называемых маврикийских ураганах, а также признаках, по которым узнается их приближение. Вдобавок он неосторожно прибавил, что в настоящий момент ни один из этих признаков не наблюдается, а именно нет характерного желтого тумана. Обычно на таких лекциях капитан лично представлял оратора и говорил несколько слов в заключение. На этот раз он заявил, что, при всем уважении к докладчику и его профессиональным познаниям в метеорологии, он готов во всеуслышание объявить о том, что придерживается противоположного мнения, а кто из них прав, безусловно, выяснится к вечеру.

Прав оказался капитан — в обоих случаях. Ранним вечером ветер переменился. Небо затянуло темно-бурыми тучами, затем с северо-запада налетел штормовой ветер, который все усиливался, пока не достиг 7–9 баллов. Больше никто не сомневался в том, что капитан поступил очень мудро, изменив курс, чтобы не попасть в центр урагана, двигавшегося прямо на юг. И хотя «Шеер» лишь краешком задел ненастье, этого хватило, чтобы все убедились в ужасающей мощи маврикийских ураганов.

В 8.00 14 февраля «Шеер» прибыл в заданную точку и никого там не обнаружил. Вспомогательный крейсер «Атлантис» не появился, во всяком случае пока. По меньшей мере в течение тридцати шести часов «Шеер» не имел возможности увидеть звезды, так что, быть может, в расчеты вкралась ошибка, и, когда после полудня сквозь облака на несколько минут проглянуло солнце, приборы показали, что корабль на самом деле находится чуть дальше на северо-западе, чем нужно. Затем он взял курс на юго-запад, чтобы все-таки выйти к месту встречи. Оказалось, что на «Атлантисе» тоже допустили небольшую ошибку в расчетах и зашли слишком далеко на юго-восток.

В 16.00 очертания кораблей неясно проступили сквозь туман.

Один из них оказался «Атлантисом», и капитан Рогге доложил о «присутствии немецкой индийскоокеанской эскадры». Помимо «Атлантиса», в нее входил немецкий пароход «Танненфельс» Ганзейской пароходной компании, судно того же типа, что и «Атлантис». «Танненфельс» был приписан к Могадишо, что в итальянском Сомали, но был вынужден покинуть порт, так как там ему угрожала британская армия. «Танненфельс» вез офицеров и матросов призовой команды, которыми Рогге укомплектовал югославское судно «Дурмитор», захваченное у Зондского пролива, и отправил его в Итальянское Сомали с 264 пленными. Тем временем «Танненфельс» пополнил свои запасы с помощью «Атлантиса» и получил инструкции касательно обратного пути в контролируемый Германией европейский порт. Рогге задержал его до встречи с «Шеером», чтобы дать карманному линкору возможность передать своих пленных и отправить их в Германию через британскую морскую блокаду.

Позади «Атлантиса» расположились два его трофея — британское грузовое судно «Спейбэнк» и танкер «Кетти Бревиг», который вез груз высококачественного дизельного топлива и теперь использовался в качестве дозаправщика. Несмотря на волны, капитан Рогге отважился на рискованное путешествие в небольшой шлюпке и поднялся на борт «Шеера». Поскольку он со своим кораблем пробыл в Индийском океане почти целый год, он мог поделиться с Кранке весьма ценным опытом, но обмен информацией был далеко не односторонним, поскольку Рогге захватил с собой блокнот с вопросами, которые собирался задать капитану Кранке.

Кстати говоря, встреча с «Шеером» не просто порадовала и приободрила матросов «Атлантиса». Она означала, что в течение нескольких дней тяжелый крейсер со своими 28-сантиметровыми пушками может постоять на карауле, чтобы матросы вспомогательного крейсера для разнообразия спокойно выспались.

Чтобы подальше отойти от зоны океана, где бушевал ураган, «немецкая индийскоокеанская эскадра» направилась на север, надеясь, что обсуждение можно будет продолжить на следующий день в более спокойной обстановке, поскольку море в месте встречи было очень бурным. Экипажи получат возможность побывать в гостях у «большого брата» и дружески поболтать с матросами «Шеера», а «Шееру» в то же время будет гораздо проще пополнить запасы топлива из бункеров «Кетти Бревиг». Между тем «Танненфельс» отправился своей дорогой.

На следующий день танкер как в воду канул, и его сначала пришлось искать. Специалисты «Шеера» проверили топливо и

нашли его весьма удовлетворительным; оно не только было превосходного качества, но и прекрасно подходило для дизелей «Шеера», что чрезвычайно обрадовало Кранке, который не смел надеяться на дозаправку в окрестностях Мадагаскара.

Из разговора с Рогге по поводу того, какими морскими путями пользуются британские суда в настоящий момент, Кранке узнал, что, по наблюдениям его коллеги, суда в последнее время держатся ближе к побережью и стараются не пересекать Индийский океан. Он предложил Кранке выбрать для рейдерства зону на севере от Мадагаскара, предпочтительно напротив Момбасы, так как вражеские корабли найдутся там почти наверняка. Сам Рогге предполагал действовать на юге от Сейшельских островов, где он надеялся застать те корабли, что постараются свернуть из прибрежной зоны на восток, услышав тревожные сигналы RRR, которыми наверняка наполнится эфир, как только «Шеер» начнет действовать, чтобы скрыться от рейдера. На всякий случай оба капитана назначили новую встречу на время после проведения операций, однако с той оговоркой, что «Шеер» может не появиться. Эту оговорку пришлось принять, потому что Кранке ожидал скорого приказа возвращаться на родину, поскольку в это время года ночи в Исландском море начинают укорачиваться.

Покончив с тактическими вопросами, капитаны решили обменяться знаками дружеского внимания. Рогге предложил поделиться с «Шеером» цейлонским чаем и отличным кандийским медом и с восторгом узнал, что Кранке может обеспечить его яйцами из богатых запасов «Дюкезы». Кроме того, аргентинскую солонину сменяли на высококачественный бирманский рис. Кранке подарил «Атлантису» несколько ящиков мозельвейна, а Рогге ответил трофейным виски.

Между членами экипажей тоже шел свой маленький бизнес под девизом «честный обмен — не грабеж», правда, в основном личного характера, потому что матросам «Атлантиса», как и матросам «Шеера», строго запретили наживаться за счет захваченных кораблей.

Моряки «Атлантиса» с радостью набросились на «новые» выпуски немецких газет — последние номера датировались 20 октября, — ведь они пробыли в море одиннадцать месяцев, не получая никакой почты, и все новости, которые им доводилось слышать, содержались в кратких радиопередачах на коротких волнах, и даже эти передачи не так легко было поймать.

Механики «Шеера» воспользовались встречей для ремонта машинных отделений I и IV, в то время как авиамеханики копались в двигателе «арадо», который будто подхватил простуду

в южном климате и теперь кашлял и захлебывался, словно астматик.

Стоял полный штиль, жара угнетала. Температура воды поднялась до 32°, а в I машинном отделении матросы работали с одним из двух основных дизелей при температуре почти 65°. Они сняли семь из десяти медно-красных головок цилиндра вместе с их креплениями и как раз доставали поршень одного из цилиндров. В такой жаре люди работали чуть ли не голышом, истекая потом и перемазанные маслом с ног до головы. Зловеще горели белки глаз, и на фоне черных лиц их губы казались накрашенными губной помадой. На боевом корабле и без того тесно, но в машинных отделениях требуется поистине акробатическая ловкость и гуттаперчевые ноги, особенно когда надо произвести ремонт или машины нуждаются в переборке.

Глава 20
ОПЕРАЦИЯ У ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ

17 февраля «Адмирал Шеер» снова тронулся в путь. Ночью крейсер заметил нейтральный пароход и повернул прочь, возвратившись спустя какое-то время на свой первоначальный курс, который должен был привести его в новую зону действий к северу от Мадагаскара, напротив Занзибара. Кранке был доволен встречей с нейтральным кораблем — если есть нейтральное судоходство, недалеко окажется и британское.

На следующее утро Пич отправился в своем «арадо» на разведку. Отныне, взлетая, он всякий раз рисковал, ибо старый «корабельный попугай» растерял почти все свои перья. В 9.30 Пич вернулся, покачав крыльями в знак того, что заметил грузовое судно, идущее северным курсом более чем в 100 километрах от британских островов Альдабра. «Шеер» направился к указанной позиции, но и после полудня, когда уже должно было показаться грузовое судно, горизонт по-прежнему был пуст. Пич снова поднялся в «арадо» на поиски судна. Но едва только самолет катапультировался, впередсмотрящий доложил: «Две мачты, курс 20°».

— Оно! — воскликнули на мостике, но Кранке почему-то сомневался.

Ничего не объясняя, он сказал, что, по его мнению, впередсмотрящий обнаружил другой корабль. Может, и так. Капитан обычно оказывался прав. Возможно, им предстоит еще раз одержать двойную победу, как они уже успешно проделали в Гвинейском заливе. Кроме того, Пич еще не вернулся, хотя он должен был сразу заметить второй корабль.

В 14.00 зазвучал сигнал тревоги, и, как обычно, матросы бросились по боевым постам. Двухмачтовик оказался танкером, который шел южным курсом, то есть в противоположном направлении относительно того корабля, который заметил Пич с утра. «Шеер» направился к танкеру таким образом, чтобы солнце было позади него и с танкера было бы трудно различить очертания крейсера.

На расстоянии примерно 9000 метров Кранке начал обычный обмен сигналами, как он уже раньше с поразительным успехом проделал в Гвинейском заливе. «Шеер» опять притворился британским крейсером, подняв два ствола и опустив один, и потребовал, чтобы корабль назвал себя, сообщил, куда идет и есть ли у него какая-либо информация, например, о чужих кораблях.

Вид военного корабля ничуть не обеспокоил капитана танкера, ведь он знал, что на этой морской трассе курсируют британские военные корабли как раз потому, что где-то в Индийском океане действует немецкий рейдер. Именно по этой причине судоходство перевели ближе к берегу, так как легче было защищаться. Поэтому он ответил на все вопросы, вполне уверенный, что их задает не кто иной, как капитан британского крейсера, в чьи задачи в этой части света входила защита его корабля, стремящегося к своим законным целям.

Но «Шеер» был готов к боевым действиям, и ничего не подозревающий капитан танкера пережил тяжелое потрясение. Тон сообщений изменился: «Остановитесь! Не пользуйтесь радиостанцией, иначе мы вас взорвем». Он увидел, что двойная пушка на передней башне превратилась в тройную, и на задней башне, кстати, тоже, так как «Шеер» развернулся для бортового залпа. С его палубы можно было видеть, как на корму танкера к единственной пушке побежал орудийный расчет.

Кранке смотрел на них с испугом и восхищением. Он не решался отдать приказ о начале стрельбы, надеясь убедить противника в том, что героизм в борьбе танкера с карманным линкором совершенно неуместен и означает лишь самоубийство, но дуло британской пушки все же развернулось по направлению к «Шееру» и поднялось. Кранке покачал головой.

— Храбрости им не занимать, — сказал он. — Они прекрасно понимают, кто мы, но готовы сражаться с одной пушкой против превосходящих орудий тяжелого крейсера. И если капитан прикажет, они пойдут на это.

Он снова просигналил: «Не делайте глупостей, капитан. Отзовите ваших людей от пушки. Не выходите в эфир».

Очевидно, получив приказ с мостика, артиллеристы отошли от пушки. А служба радиоперехвата доложила, что эфир молчит, хотя ее специалисты внимательно прислушивались, не раздадутся ли сигналы бедствия.

— Так-то лучше, — сказал Кранке. — Это было бы уж совсем ни к чему.

Абордажная команда тронулась в путь, как только танкер остановился, и доложила, что это «Бритиш Адвокат» общей вместимостью 6994 регистровые тонны с грузом в 4000 тонн неочищенной и 4000 тонн очищенной нефти, порт назначения Кейптаун; вооружение состоит из одной 4-дюймовой пушки на корме и мелкокалиберного зенитного орудия в районе миделя. Абордажной партией командовал лейтенант Энгельс, и свой подробный отчет он заключил таким мнением: «Судно годится в качестве приза».

Кранке воспользовался его рекомендацией и велел Энгельсу действовать соответствующим образом. Больше ему практически ничего не осталось делать, поскольку абордажная команда, отправляясь на корабль, взяла с собой все необходимое и была полностью готова к тому, чтобы при необходимости переквалифицироваться в постоянную призовую команду. Осмотр танкера показал кое-что интересное: головка конвертерного насоса, откачивавшего нефть из бункеров и подававшего ее в расходный бак, была разбита, предположительно, в результате саботажа, на который отважилась британская команда. Возмущаться этим не было смысла, таковы условия игры, но Энгельс доложил, что повреждение слишком серьезно и починить его только за счет ресурсов танкера невозможно. Однако для опытных механиков «Шеера» эта задача не представляла никакой трудности. Но в этот момент «Шееру» пришлось задуматься о другом, так как из поисков вернулся Пич. Он обнаружил пропавший корабль намного восточнее, чем ожидалось, но корабль продолжал идти прежним северным курсом. Желая сэкономить время, Кранке распорядился, чтобы Энгельс привел захваченный танкер к месту встречи с «Атлантисом», так как запасов танкера не хватило бы для долгого путешествия в немецкие воды.

После этого «Шеер» отправился за вторым кораблем, его дизели заработали в полную мощность, и «Бритиш Адвокат», уже второй трофей, который капитан направил во французский порт, где он поступит на службу Германии, оставался все дальше за кормой. Клубы дыма вырывались из трубы танкера, и его очертания постепенно таяли в золотом свете солнца, заходящего над Индийским океаном. Свежий ветер от быстрого хода «Шеера», мчавшегося в погоне за второй жертвой, охлаждал разгоряченные лица команды. Добыча отыскалась перед самой темнотой: сначала дымок, затем верхушки мачт. Хорошая видимость позволила определить, что судно находится примерно в 30 километрах. Сгущалась темнота, но «Шееру» уже ничто не могло помешать.

Когда он подошел на достаточно близкое расстояние, стало видно, что на судне не горят обычные ходовые огни, что само по себе обещало многое. «Шеер» прошел мимо него с правого борта и повернул ему наперерез, тогда стали видны опознавательные огни незнакомца, хотя и сильно притушенные. «Назовите себя», — передали с «Шеера» морзянкой. По-видимому, капитану судна понадобилось некоторое время, чтобы оправиться от потрясения, но в конце концов он ответил на языке, которого связисты не знали. Начальник связи просмотрел сообщение и объявил, что это

современный греческий. «Шеер» снова радировал морзянкой и потребовал ответить по-английски.

«Судно „Грегориос“, Греция», — последовал ответ. Итак, судно все-таки оказалось нейтральным. Вот незадача. Наверняка этот тип переполошит весь эфир подробными рассказами о случившемся и о том, кто его задержал. Но минутку, а что здесь вообще делать нейтральному греческому кораблю? Уж не везет ли он запрещенные товары? Кранке решил обыскать судно и убедиться лично.

Абордажная команда под руководством лейтенанта, снабженная детальными инструкциями, в особенности что касается вопроса о нейтралитете, отправилась на греческий корабль. Тем временем греки начали проявлять нетерпение и в свою очередь поинтересовались: «Кто вы?» Отвечать было не в интересах Кранке, но чтобы греки от волнения не взялись за радиопередатчик, он передал что-то успокоительное. Последовало долгое ожидание, и тогда уже Кранке стал проявлять нетерпение. Наконец катер с абордажной командой вернулся на «Шеер»; лейтенант сказал, что желает лично доложить капитану.

Судно на самом деле оказалось греческим пароходом «Грегориос» общей вместимостью 2546 регистровых тонн, оно шло из Нью-Йорка в Афины с грузом для Красного Креста. К большому разочарованию, все казалось в порядке.

— Погодите, — сказал Кранке, — если они идут этим курсом, им пришлось пройти через Суэцкий канал, значит, все-таки есть возможность, что груз предназначен для британцев. С другой стороны, это нейтральный корабль, и в транспортных накладных значится, что груз для Красного Креста, ведь у него заверенная декларация от Красного Креста. Боюсь, что делать нечего. — Кранке на минуту задумался и потом снова заговорил: — Вы спросили капитана, почему он решил огибать мыс? Так же выходит в пять раз дальше. Все равно что ехать из Гамбурга в Берлин через Мюнхен. Если он действительно везет груз для Красного Креста, какой прок делать такой крюк? Пока он доберется до места, груз успеет в несколько раз подорожать.

— Я спросил его, господин капитан, но он отговорился тем, что получил распоряжения от судоходной компании и сам ничего не решал. Еще он сказал, что в Средиземном море его могли задержать итальянцы или британцы.

— Ерунда! — раздраженно воскликнул Кранке. — Разве британцы не могли задержать его при проходе через Суэцкий канал? — и добавил: — Главного хирурга на мостик. Может быть, нам пригодятся медикаменты или лекарства из тех, что он везет.

По правилам призовой юрисдикции мы имеем на это право. Потом только надо будет заплатить в призовом суде.

Главный хирург просмотрел подробную транспортную накладную, и его лицо прояснилось.

— Кое-что нам, безусловно, пригодится, — сказал он. — Во-первых, вата. Видите ли, мы столько ваты раздали на захваченные корабли, что у нас ее почти не осталось.

— Отлично, Шведер, составьте список того, что вам нужно, и лейтенант Конрад все вам привезет.

Хирург-лейтенант Конрад не откладывая отправился на греческий корабль, чтобы получить медикаменты по требованию начальника и восполнить дефицит «Шеера». Через некоторое время с палубы «Грегориоса» пришло сообщение: «Посылаю шлюпку с важной информацией».

Затем на мостике появились хирург-лейтенант Конрад и несколько матросов, несших взломанный ящик.

— Вы только взгляните на это, господин капитан, — сказал он. — В накладных значится вата, но вата лежит только сверху, а под ней пулеметные запчасти.

— Очень интересно, — сказал Кранке. — Вот вам случай еще раз вспомнить классику: «Бойтесь данайцев». Ладно, так и поступим. Во-первых, надо тщательно проверить остальной груз.

— Чтобы добраться до него, надо передвинуть ящики с какао и сгущенным молоком, — ответил лейтенант, очевидно получивший сведения от командира абордажной команды.

— Тем не менее придется это сделать, — сказал Кранке. — Я пошлю рабочую бригаду. Вряд ли на такой жаре кто-то может спать.

Рабочая бригада отправилась на греческое судно, и через несколько часов пришло новое сообщение: «Во всех осмотренных ящиках детали пулеметов. Кроме того, вместо перечисленных медикаментов для Красного Креста обнаружены листовой металл, пневматики, броневые плиты и другое военное имущество». Теперь представлялось уже совсем сомнительным, что пунктом назначения корабля действительно были Афины. Скорее Египет или Аден. Но так или иначе, «Грегориос» попался, и его капитан, поняв это, не протестовал. Разумеется, он прекрасно знал, какой груз везет под видом лекарств. А вот что удивляло, так это то, что США, нейтральная страна, самым вопиющим образом нарушает предписания Красного Креста. Это было уже второе нарушение нейтралитета со стороны Америки, с которым столкнулся «Шеер» на собственном опыте.

Прежде чем затопить греческий корабль, командир абордажной команды предложил перевезти на «Шеер» упаковки с

какао, сложенные на палубе. Кранке дал согласие:

— Отлично. Вы должны закончить за час до рассвета.

Рабочая бригада взялась за дело засучив рукава, и вскоре какао было уже на «Шеере». Во время обычного обхода и проверки незадолго до того времени, на которое капитан назначил окончание перевозки, он обнаружил, что проход на среднюю палубу загроможден коробками.

— В чем дело, Грубер? — спросил он первого помощника. — Корабль должен быть в полной боевой готовности. Все это нужно убрать.

— Больше нигде нет места, господин капитан, — ответил помощник, и в его голосе явно слышался упрек. Капитану самому было прекрасно известно об этом. — Все кладовые забиты до отказа.

— Верно, — сказал Кранке. — Соберите команду, и пускай каждый матрос возьмет себе несколько упаковок какао. Скоро от них ничего не останется.

Так и поступили. Через полчаса груда коробок растаяла. Вдобавок решение капитана пришлось по вкусу матросам. Хоть что-то они привезут своим женам и детям и не услышат укоризненных слов: «Ты там пировал, а для нас ничего не приберег, ни единого яичка, ни крошки масла, ни пачки какао. А нам здесь это так пригодилось бы…»

В 7.20 над тем местом, где стоял «Грегориос», сомкнулись волны, и он пошел на дно. На этот раз гибель корабля никого особенно не тронула.

— Прощай, «Грегориос», — сказал офицер, знаток классической литературы, и с насмешливой торжественностью процитировал Симонида: — «Странник, поведай спартанцам, что мы полегли в этом месте, верность храня до конца воле сограждан своих».

Глава 21
РЕЙДЕР ПОД АМЕРИКАНСКИМ ФЛАГОМ

«Арадо» снова отправился на поиски новой добычи. Матросы, протирая глаза, смотрели, как он взлетает в небо. «Капитан ни минуты не теряет даром», — ворчали они. Предыдущей ночью никто не сомкнул глаз. В 9.15 «арадо» вернулся, покачивая крыльями. «Вот вам и вздремнули утречком».

На некотором расстоянии от «Шеера» был обнаружен среднего размера пароход. Его палубные надстройки, выкрашенные в белый цвет, свидетельствовали о нейтралитете — или, быть может, псевдонейтралитете. Корабль шел на юг. По мнению Кранке, едва ли нейтральный корабль взял бы такой курс. Откуда же он в таком случае идет и, прежде всего, куда направляется? Американское судно выбрало бы кратчайший из возможных путей и не стало бы морочить себе голову, подстраиваясь под распоряжения британского адмиралтейства об изменении курса, изданные для британского и союзного судоходства. А суда других нейтральных стран, направляющиеся не в Великобританию, едва ли могли встретиться в этой части света. Нет, надо повнимательнее приглядеться к незнакомцу, будь он хоть трижды нейтралом.

— Идти встречным курсом, — приказал Кранке.

Встречный курс означал, что оба судна должны одновременно подойти к определенному месту, и это требовало от штурмана довольно тщательных расчетов; так сказать, работа по индивидуальному заказу. Позднее тем же днем развернулась уже знакомая картина: показались верхушки мачт, завыла сирена, матросы попрощались с ужином и бросились по местам.

В сумерках «Шеер» приблизился к судну с кормы и начал игру. Он потребовал от корабля назвать себя и порт приписки. Ответ состоял из нескольких групп по четыре буквы каждая. В международном сигнальном справочнике «Шеера» не нашлось таких сочетаний, и начальник службы «В» решил, что чужак использует кодовую комбинацию согласно инструкциям британцев. Пока капитан Будде ломал голову, стараясь расшифровать сообщения, на «Шеере» делали вид, что все поняли.

«Имею для вас секретные приказы», — просигналили с «Шеера».

«Какие приказы?» — осведомился капитан судна.

«Развернитесь, чтобы нам было легче до вас добраться.

Высылаем к вам шлюпку с инструкциями относительно вашего нового курса», — ответил «Шеер».

Грузовое судно действительно развернулось. Но подождите: что это? Наблюдателям на мостике «Шеера» показалось, что под надстройкой средней палубы они различают что-то вроде большой дверцы люка. Однако уже темнело, и уверенности не было. К тому же было никак не разобрать, установлена ли на корме судна пушка. Некоторым казалось, что они ее видят, другие сомневались. Кранке не мог прийти ни к какому выводу. Так или иначе, это было подозрительно, то есть требовало предельной осторожности. Через некоторое время судно снова развернулось и встало на прежний курс.

«Сколько нам еще ждать? — просигналили с него вопрос, объясняющий изменение курса. — Вы не имеете права останавливать нейтральный корабль в международных водах. Это американское судно».

В этот момент лейтенант Будде вернулся на мостик.

— Кажется, я разгадал, господин капитан, — сказал он. — Если применить последний британский ключ торгового флота, то получается опознавательный сигнал канадского корабля «Канадиен Крузер» из Галифакса. Но я не знал, что они стали кодировать свои опознавательные сигналы.

После дерзкого сообщения с грузового судна Кранке так и подмывало отважиться на блеф, и он тут же просигналил: «Немедленно назовите себя и вашего капитана».

Сработало! С судна ответили: «Капитан Смит. „Канадиен Крузер“».

— Вы правы, Будде! — воскликнул Кранке. — Это «Канадиен Крузер». — И «Шеер» снова просигналил: «Немедленно остановитесь. Высылаем к вам шлюпку с новыми инструкциями».

«Канадиен Крузер» остановился.

— Значит, они принимают игру, — удовлетворенно сказал Кранке.

Но как только «Шеер» отправил шлюпку, грузовое судно снова тронулось с места. Реакция Кранке была резкой, он приказал: «Немедленно остановитесь и не вынуждайте нас открывать огонь. Вы ведете себя очень подозрительно».

«Вы тоже, — сразу же ответили с судна. — Вы ведете себя как немцы».

— Этого еще не хватало! — воскликнул Кранке и просигналил новый приказ судну остановиться.

Поскольку оно снова не подчинилось, «Шеер» двинулся вперед по направлению к нему. Катер с матросами все еще пыхтел позади судна на своих 7 узлах. С одной стороны на фоне

относительно светлой гряды облаков вырисовывалась темная тень «Канадиен Крузера», а с другой — мощный силуэт тяжелого крейсера, резко очерченный на фоне оранжевого вечернего неба, сочащегося остатками дневного света.

В катере внимательно следили за сигнальной перепалкой между судном и крейсером. Наконец «Шеер» категорически приказал судну остановиться, и в катере поняли, что шутки кончились. В этот момент на «Шеере» включились два мощных прожектора и осветили «Канадиен Крузер» от носа до кормы.

— Ба! — воскликнул кто-то. — Так это действительно нейтралы.

— Ага, нейтралы, — передразнил другой, — такие же, как наш «Нордмарк» под названием «Дикси».

На борту корабля горело огромное изображение американского флага, под мостиком большими белыми буквами в несколько футов вышиной было написано «USA», а на корме развевался звездно-полосатый флаг. «Канадиен Крузер», видимо, был не намерен останавливаться; больше того, он увеличил скорость — вода за кормой яростно забурлила, а носовая волна взлетела выше прежнего.

Потом из радиорубки «Шеера» на мостик доложили: «Противник передает сигналы RRR, потом название, координаты и сообщение: „Нас преследует линейный крейсер“». Кранке приказал дать офицеру на катере предупредительный сигнал лампой: «Achtung! Открываем огонь!» Катер все еще спешил следом за предполагаемым американским судном и оказался в рискованном положении. Именно на это явно рассчитывал британский капитан — на «Шеере» больше никто не верил в мнимый нейтралитет судна. Предупредив моряков в катере, Кранке приказал открыть огонь из 3,7-сантиметровых зенитных орудий; он не хотел применять более суровые средства, чем требовала необходимость.

Первые снаряды просвистели над судном, не причинив ему вреда, но второй залп ударил в мостик и палубные надстройки. Матросы на катере увидели, что все, кто находился на палубе «Канадиен Крузера», упали ничком. По всей видимости, там заметили вспышку огня на «Шеере». Теперь постоянным потоком летели трассирующие снаряды, а снаряды 3,7-сантиметровых орудий спустились ниже и взрывались на уровне палубы. В резком немигающем свете прожекторов показался дым и летящие обломки. Несмотря на частые попадания, радист «Канадиен Крузера» не прекращал передачи. Из радиорубки «Шеера» снова доложили: «Маврикий подтверждает прием сигнала RRR, — и затем: — Прием подтвердили Занзибар, Момбаса и Аден».

Наконец зашумел весь эфир. Где-то сигналы «Канадиен Крузера» поймал авианосец и подтвердил прием. Обстрел грузового судна продолжался, и многие снаряды попали в цель. «Канадиен Крузер» замедлил ход, и катер «Шеера» догнал его в тот момент, когда снаряды последнего залпа просвистели над головой сидевших в нем матросов. «Канадиен Крузер» получил сполна. Он не мог ответить кормовой пушкой, так как выдавал себя за американский корабль и, следовательно, не имел вооружения; обстрел велся с одной стороны. Когда катер подошел к борту судна, с палубы спустили веревочную лестницу, которая повисла прямо поперек нарисованного флага. Командир абордажной партии уцепился за лестницу, она на мгновение перевернулась, и его безупречно белые брюки испачкались о невысохшую краску флага.

Немецкого офицера встретил матрос исполинского роста и махнул рукой в сторону носа корабля, где первый помощник «Канадиен Крузера» выстроил команду. По-видимому, они уже не питали иллюзий относительно того, какая участь их ждет. Хватились капитана, но он оказался в собственной каюте, где сидел в кресле. Немецкий офицер вошел в капитанскую каюту, и он поднялся.

— Я протестую, — заявил он. — Я гражданин США, и вы вторглись на американский корабль.

— Я прибыл именно затем, чтобы проверить это, — возразил немец.

— Как вам хватило наглости обстрелять мой корабль! Это нарушение международных законов. Вы совершили преступление.

Немец поднял руку, как бы отметая все протесты:

— Дайте мне корабельные документы. Может быть, они прояснят ситуацию, а также покажут, сколько настоящих американских граждан находятся на вашем корабле.

— Мы все граждане США, — упорствовал капитан.

В этот момент в каюту вошел начальник связи «Шеера». Кранке отправил его с абордажной командой, потому что он отлично говорил по-английски и взял дальнейший допрос капитана на себя. Он уже допросил первого помощника, и тут же выяснилось, что два рассказа противоречат друг другу во многих мелочах. Сначала никак не находились корабельные документы. Помощник пожал плечами и сказал, что ими занимается капитан. Капитан молча пожал плечами. В конце концов они нашлись под кроватью капитана.

Из бумаг со всей очевидностью следовало, что все члены команды британские подданные. Среди них не было ни единого американца. Но капитан оказался крепким орешком. Он по-

прежнему настаивал, что командует американским кораблем, и находил самые фантастические объяснения для самых явных несуразностей. А когда перед ним положили копии радиограмм, отправленных с его корабля, он заявил, что радист, наверное, с перепугу повредился в уме.

— На вашем корабле есть оружие? — спросили капитана.

— Нет. Ни пушек, никакого другого оружия.

— А как насчет того готового к бою пулемета на мостике с тремястами лентами?

— Это мое личное имущество. Подарок от американского приятеля. Я из него стреляю по акулам. Отличное развлечение. Никогда не пробовали?

— Нет. Позвольте еще один вопрос: вы что, за дурака меня принимаете?

Капитан, безусловно, не собирался содействовать немцам, но он имел на это полное право и никто на него не рассердился. Однако ситуация была совершенно ясна. Грузовое судно «Канадиен Крузер» принадлежало Великобритании. Его выдавали за американский корабль, нарисовали американский флаг на корпусе и буквы «USA» на мостике, а когда его вызвали на бой, подняли американский флаг. Но потом с него стали рассылать сигналы RRR, как принято у британцев.

Кранке приказал подготовить судно для затопления. С него сняли экипаж. Упрямый капитан отказался покинуть свой корабль, и никакие доводы не могли его убедить, так что в конце концов пришлось уводить его силой. Затем пять подрывных зарядов пустили на дно грузовое судно «Канадиен Крузер» общей вместимостью 7178 регистровых топи. Согласно регистру Ллойда, оно принадлежало Канадской государственной пароходной компании и его портом приписки был Галифакс.

Использование американского флага в качестве камуфляжа еще не встречалось в практике «Шеера» и могло стать полезным прецедентом, если еще придется останавливать другие американские суда. Так как теперь противник узнал координаты «Шеера», Кранке послал в Берлин радиограмму, сообщив об обстоятельствах затопления «Канадиен Крузера». Через шесть часов немецкое радио сообщило миру, что немецкие надводные силы затопили вооруженное британское судно торгового флота «Канадиен Крузер», которое выдавало себя за американский корабль.

Глава 22
ЕЩЕ ОДИН НЕУДАВШИЙСЯ ФОКУС

Из Верховного командования немецкого флота пришли две радиограммы. В первой содержались распоряжения военно-морского оперативного командования прервать операцию и секретно возвращаться на базу, в конце было прибавлено: «Организуйте дело так, чтобы вернуться в немецкие воды к концу марта».

Второе сообщение гласило: «Фюрер с радостью награждает вас Рыцарским крестом. Примите самые сердечные поздравления для вас и вашей усталой, но преданной команды, несущей свою нелегкую вахту. Также члены вашего экипажа награждаются 10 Железными крестами 1-го класса и 100 Железными крестами 2-го класса».

С этим сообщением начальник службы связи поспешил к первому помощнику и предложил ему не просто передать новость капитану, как обычное сообщение, но обставить ее более внушительно. Первый помощник согласился, и между собой они решили доложить Кранке только известие о награждении Железными крестами матросов и офицеров.

— Я предложу капитану официально сообщить о присвоении Железных крестов завтра — он наверняка согласится, потому что у него уже лежат рекомендации нескольких ответственных офицеров. А когда он их представит, я передам ему полный текст сообщения и все объясню. Это всего лишь несколько часов задержки, которая большого значения не имеет, и ответственность за нее я беру на себя.

Затопив «Канадиен Крузер», «Шеер» на полном ходу понесся на юго-восток. Эфир, как никогда раньше, полнился шифрованными сообщениями из Адена, Цейлона, Момбасы и Южной Африки — это были оперативные приказы противника, предполагавшие усиленные меры предосторожности, из-за чего «Шееру» было бы желательно как можно быстрее убраться из этого района, пустив машины на полную мощность. Вдобавок поступили инструкции из военно-морского оперативного командования, потребовавшего тайного возвращения на родину до конца марта, когда ночи у берегов Исландии начнут становиться короче. Настал день 21 февраля. «Шеер» должен был оставить теперешнюю зону действий, не попадаясь на глаза врагу.

Одного человека на «Шеере» заботы лишили покоя, а именно Грубера, первого помощника. Кусок не лез ему в горло, порой его

видели на мостике, где он стоял, уставясь в никуда безнадежным взглядом. Его план пошел прахом. Капитан отверг его предложение о том, чтобы для сообщения о награждении Железными крестами собрать команду на корме.

— Пока, Грубер, об этом не может быть и речи. Нужно как можно скорее убираться из этих мест, а судя по радиограммам противника, мы в любой момент можем столкнуться с вражеским кораблем. Поэтому необходимо, чтобы ни один впередсмотрящий не покидал своего поста. А в каждую свободную минуту люди должны отдыхать. Кто знает, что нас ждет в ближайшем будущем. Нет, дружище Грубер, даже не заикайтесь об этом.

Вот так первому помощнику пришлось взять ответственность за сокрытие информации от капитана, и не на несколько часов, как он предполагал, а на несколько дней — это уже куда серьезнее. Кранке был чрезвычайно удивлен тем, какое действие произвел на первого помощника совершенно разумный отказ принять его предложение. Никогда еще капитан не видел, чтобы у Грубера так вытягивалось лицо, но потом его внимание отвлекла гряда облаков по правому борту, а вернее, тень на море, которую он хотел рассмотреть на фоне облаков. Корабль! Снова на «Шеере» зазвучала сирена.

Корабль — грузовое судно — появился внезапно, потому что «Шеер» шел юго-восточным курсом прямо к линии, разделяющей ясное небо на востоке и гряду облаков, протянувшуюся с запада на юг, из которой уже рвался тропический шторм, ухудшая видимость на горизонте. Вдруг из радуги показалось грузовое судно, идущее на полном ходу, к тому же с него наверняка заметили крейсер на фоне ясного неба.

Все посмотрели на капитана. Офицеры, стоявшие рядом на мостике, знали, что «Шеер» имеет основания поскорее убираться из этого района, чтобы не попасть в окружение британских военных кораблей, которые наверняка уже мчатся к нему со всех сторон. Они ждали от капитана действий. Решение давалось трудно. Издалека разглядывать неопознанное судно бессмысленно. Наверняка там заметили «Шеер». И также бессмысленно пытаться вести старую игру, притворяясь британским патрульным крейсером, потому что капитан встречного судна наверняка получил радиограмму «Канадиен Крузера» либо непосредственно с него, либо из вторых рук через какую-то станцию, перехватившую сигнал. Поэтому он знал о присутствии вражеского надводного рейдера в данном районе, и, учитывая относительное местонахождение обоих кораблей, едва ли он стал бы сомневаться в том, что перед ним тот самый противник.

Грузовое судно повернуло на юго-запад. Намерения капитана этого маленького корабля — по всей вероятности, не больше 3000 тонн, то есть он не заслуживал внимания «Шеера», который к тому времени привык к совсем другой добыче, — были очевидны. Он надеялся скрыться за той же радугой, из которой возник. Значит, он все-таки заметил «Шеер». Подтверждением этого стало еще более неприятное открытие, о котором на мостике узнали из донесения радистов — судно передавало сигналы RRR, а также название, координаты и курс. Это была неудача. Значит, теперь, получив вторые координаты «Шеера», британские военно-морские власти смогут составить общее мнение о примерном направлении, в котором немецкий крейсер собирался избежать ловушки, готовой захлопнуться вокруг него.

Так как судно продолжало передавать сигналы RRR, у Кранке остался только один выход, а именно атаковать, не теряя времени, но на таком расстоянии он мог воспользоваться только тройными башенными 28-сантиметровыми орудиями, что в обычных обстоятельствах было все равно что стрелять из пушки по воробьям. Первый залп, прогрохотавший с «Шеера», лишь взметнул вверх огромный столб воды в непосредственной близости от судна. Но с крейсера даже не увидели, как брызги воды падают обратно в море, ибо в этот миг появилась радуга и скрыла корабль из вида. Противник, несомненно, решил, что спасен. Шуманн, командир артиллерийской части, отправил следом еще один залп по известному курсу, но каковы были его последствия, никто не увидел.

«Шеер» помчался вдогонку за грузовым судном по сходящемуся курсу и вскоре уже пробирался сквозь тропический ливень, и вода лила на него как из ведра. Из-за сильного ливня видимость сократилась до 20 метров или около того, и капли яростно колотили по палубе и надстройкам, подскакивая, словно монеты. Те, кому повезло оказаться на палубе, весело скинули рубашки и брюки и под ударами капель пресной воды наслаждались чудесным освежающим душем.

Вопреки шторму и плохой видимости, гибель быстро настигала маленький пароход, хотя, надеясь спастись, он все бежал за радугой. Но «Шеер» не отставал.

Внезапно стена дождя упала, облака разошлись, и оба корабля очутились не более чем в 2700 метрах друг от друга. Грузовое судно изменило курс, чтобы следовать за движением радуги, уходившей куда-то вбок, но, прежде чем оно снова смогло войти в укрытие, артиллерия «Шеера» вспомогательного калибра открыла огонь. Промахнуться на таком расстоянии было невозможно, и судно получило попадание в самую середину. На

этот раз, когда «Шеер» повторил приказ остановиться, оно подчинилось.

Когда катер с обычной в таких случаях абордажной командой был готов к отплытию, Кранке приказал им дождаться санитарной команды с бинтами и лекарствами, потому что на борту обязательно найдутся раненые. Противник оказался голландским грузовым судном «Рантау Пантьянг» общей вместимостью 2542 регистровые тонны, идущим в Сингапур с грузом угля. В большинстве своем экипаж состоял из малайцев; когда орудия «Шеера» нанесли первые удары, почти все они попрыгали за борт. Голландцы в шлюпках уже пытались выловить их из воды. Когда немецкий катер приблизился, малайские матросы принялись кричать и в ужасе закрыли лица, конечно, они были уверены, что пришел их последний час. Потребовалось немало сил, прежде чем их убедили остаться в шлюпках, чтобы флегматичные голландские матросы отвезли их на «Шеер» согласно распоряжению.

Абордажная команда обнаружила, что обстрел не нанес судну большого ущерба. Пара снарядов попала в мостик, погрузочный кран на носу пришел в негодность. Но работа нашлась для хирурга-лейтенанта Конрада и его подчиненных. На палубе распростерся один мертвый голландец, а четыре малайца получили сравнительно серьезные ранения и требовали внимания. Один или двое из них были ранены осколками снарядов — должно быть, снаряды первого залпа главного калибра «Шеера» упали в самой близости от парохода. Раны другого малайца были не так серьезны. Раненых уложили на ближайшую крышку люка, раны их обработали, зашили и перевязали. После этого им сделали успокоительные уколы, осторожно перенесли на шлюпки и переправили на «Шеер», положили на носилки и сразу же доставили в операционную, где главный хирург Шведер уже все подготовил для приема пациентов.

Обыск голландского корабля практически ничего не дал. Сначала никак не открывался корабельный сейф, и один матрос из абордажной команды решил открыть взрывом, сложив несколько ручных гранат. Сейф не открылся, но взрывной волной его выбросило из каюты. В конце концов пришлось отозвать назад голландского старпома, который знал шифр. В сейфе тоже не нашлось ничего важного: несколько писем, посылки с объявленной ценностью и деньги.

От запертых холодильных камер судна тоже не было ключа. Провозившись до седьмого пота, немецкий моряк сумел их открыть. Первыми лежали яблоки, в этих местах деликатес. А за

ними стоял ящик, который обещал нечто интересное. Его осторожно подняли, вынесли и открыли! В любое другое время содержимое ящика обрадовало бы немецких моряков, но, увидев его, они хором застонали — это были яйца! Вот уж без чего на «Шеере» легко бы обошлись…

В 12.30 взорвались подрывные заряды, установленные на борту «Рантау Пантьянга», и вскоре судно, которое заставило «Шеер» хорошенько побегать и опять выдало его координаты британцам, ушло под воду.

Глава 23
В ОКРУЖЕНИИ

Пленников едва успели поместить в отведенные им помещения, как снова зазвучала тревожная сирена. Но в этот раз череда сигналов отличалась от обычной: короткий-короткий-длинный-короткий, короткий-короткий-длинный-короткий. Моряки насторожились: это был сигнал Fliegeralarm — воздушной тревоги. С тех пор как «Шеер» покинул северные широты, никому и в голову не приходило, что можно опасаться угрозы с воздуха, но вот она тут как тут.

Вдалеке на фоне серых дождевых туч медленно двигалось крохотное пятнышко. Это был самолет, но неизвестно, какого типа, ибо с такого расстояния разглядеть его было невозможно; судя по высоте, на которой он летел, скорее всего, это был «Сандерленд». Зенитчики бросились к орудиям, у которых штабелями складывали снаряды разных калибров, — может быть, «сандерленд» не единственный, по кому придется открыть огонь: нужно принимать во внимание возможность атаки с авианосца.

Самолет приближался, там тоже заметили «Шеер». Расстояние определили в 16 километров. Очевидно, летчики намеревались держаться в пределах видимости, но вне досягаемости. Пича переполняло волнение, и он упрашивал капитана позволить ему подняться в воздух и атаковать вражеский самолет.

— Только разрешите нам до него добраться. Во-первых, мы узнаем, откуда он: с береговой базы или авианосца, а во-вторых, у нас все шансы с ним разделаться.

— Мне импонирует ваше рвение, Пич, но я не согласен с вами относительно ваших шансов. Во-первых, я не считаю «арадо» пригодным для активных действий, а во-вторых, каким оружием вы собираетесь его сбить? Вы же демонтировали 2-сантиметровую пушку, чтобы уменьшить вес. Нет, дорогой мой Пич, вынужден вам отказать.

— Но у нас же есть пулеметы, капитан, — с горячностью возразил Пич. — Одно удачное попадание…

— Вам нельзя рассчитывать на удачное попадание, а если чужак окажется проворнее «арадо», то мы с вами больше не встретимся. Ему необязательно даже попадать в вас; хватит простого выстрела из пушки или пулемета, чтобы ваш старенький «арадо», который и так держится на одном честном слове, развалился на части. Да и вообще мы просто не можем

дожидаться, пока вы вернетесь на борт.

Как только был обнаружен вражеский самолет, — Кранке надеялся, что еще до того, как с самолета заметили «Шеер», — крейсер изменил курс с зюйд-ост на ост-тень-норд-ост в надежде ввести врага в заблуждение относительно своих намерений. «Шеер» продолжал идти тем же курсом, даже когда примерно через час самолет исчез. Поскольку самолет постоянно передавал сообщения по радио, Кранке должен был считаться с возможностью воздушной атаки либо самолетов наземного базирования с авиабазы на Сейшелах, либо с авианосца, возможно расположенного неподалеку. В связи с этим зенитчики оставались на своих постах, но до самой темноты ничего не происходило. Через час «Шеер» снова вернулся на курс зюйд-ост. Корабль всю ночь оставался в состоянии боеготовности, ибо в любой момент мог показаться враг, тем более что рассчитывать на радиолокатор не приходилось, так как он был неисправен.

Во время ночного ожидания и неизвестности на крейсере выключили громкую связь, потому что он был готов к бою и все матросы находились на своих местах. Главный хирург в одиночестве сидел в офицерской кают-компании, прислушиваясь к радиоприемнику, где довольно четко шла передача немецкой коротковолновой станции. И вдруг он услышал официальное сообщение об успехах «Шеера» под командованием капитана Кранке и о награждении его Рыцарским крестом. Тогда он, естественно, бросился на мостик, чтобы рассказать новости Кранке и первым поздравить его.

Добрая весть обежала весь корабль, и на какое-то время там забыли даже про британский флот. Единственным человеком, кого не порадовала новость, был первый помощник, который тоже явился на мостик, чтобы вместе с остальными поздравить капитана и извиниться, так как он был совершенно уверен, что главный хирург узнал о Рыцарском кресте через какую-то утечку информации. С тяжелой совестью он подошел к капитану и принес ему официальные поздравления. Кранке улыбался и, что не удивительно, пребывал в приподнятом расположении духа. И тут Грубер принялся просить прощения.

— За что вы извиняетесь, Грубер? — удивился капитан. — За то, что вы поздравили меня позже других, а не раньше всех, как обычно?

Тогда, обмирая, Грубер рассказал о безобидном заговоре между ним и начальником службы связи о том, чтобы сохранить новость в секрете до тех пор, пока не представится случай обнародовать ее в более подобающей обстановке.

— Ясно, — сказал Кранке. — Теперь я понимаю, почему вам

так не терпелось собрать команду на корме. — И он рассмеялся.

Не обошлось и без ложки дегтя в этой общей бочке меда — в самый подходящий момент пришло донесение из радиорубки. В непосредственной близости от «Шеера» наблюдаются весьма подозрительные радиосигналы.

— Судя по манере и темпу, это военно-морской радист, — сказал начальник службы радиоперехвата. — Сигналы идут так громко, что пришлось их приглушить.

Это означало, что где-то совсем рядом находится британский военный корабль.

После войны стало известно, что во время захвата «Канадиен Крузера» примерно в 120 морских милях к северу от места проходил 10 000-тонный крейсер «Глазго». В течение следующих суток «Глазго» со своей максимальной скоростью 32,5 узла и добавочной скоростью 6–7 узлов быстро подошел к немецкому крейсеру, который в тот момент находился на востоке от него.

Тогда же главнокомандующий в Южной Атлантике отрядил из сопровождения конвоя, пересекавшего экватор, тяжелый крейсер «Австралия», развивающий скорость до 31,5 узла, и менее быстроходный легкий крейсер «Хокинс». Потом из другого конвоя, находившегося намного южнее, к «Шееру» отправился легкий крейсер «Эмералд» на скорости 33 узла. Из Момбасы также были высланы авианосец «Гермес» и крейсер «Кейптаун» на скорости 29 узлов. И наконец, находившиеся южнее тяжелые крейсеры «Канберра» (31,5 узла) и «Шропшир» (32,5 узла) получили распоряжение идти на север, чтобы включиться в преследование и сомкнуть кольцо вокруг «Шеера».

Между прочим, с «Шеера» заметили не «сандерленд», а самолет с «Глазго», который в момент обнаружения находился не более чем в 20 километрах от «Шеера». Он получил приказ завязать бой, если возможно, и атаковать под прикрытием ночной темноты. Таким образом, по всей вероятности, радиосигналы, с такой оглушительной громкостью ворвавшиеся в радиоприемники немецкого крейсера, поступали с «Глазго», который отделяли от «Шеера» не более 35 километров. Скорее всего, получилось так, что, введенный в заблуждение изменением курса, которое предпринял «Шеер» после полудня, «Глазго» ночью прошел мимо него и доложил о том, что не смог войти в соприкосновение с врагом, как ожидалось.

Остаток ночи прошел без происшествий, и, когда рассвело и взошло солнце, «Шеер» окружал лишь пустынный океан. Принимая во внимание все обстоятельства, Кранке пришлось отказаться от намерения вызвать призовой корабль «Бритиш Адвокат» и приказать ему идти на Мадагаскар. Единственное, что

оставалось делать «Шееру», это как можно быстрее покинуть район.

Тщательно обдумав ситуацию, Кранке решил взять южный курс и попытаться пройти между Маврикием и Мадагаскаром, но только он успел принять решение, как удача снова улыбнулась «Шееру». Молчаливый эфир вдруг разразился позывными капитана грузового судна, который докладывал о своих координатах между Маврикием и Мадагаскаром и сообщал о двух крейсерах в 22° южной широты и 50° восточной долготы, идущих северным курсом.

Британская военно-морская радиостанция на Маврикии немедленно заглушила радиопередачу и отменила тревогу, но служба радиоперехвата «Шеера» успела ее поймать и доложила на мостик, где Кранке принялся громко насвистывать от облегчения. Если бы не эта информация, он пошел бы прямиком в лапы двух британских крейсеров, и, уж конечно, их капитаны с радостью встретили бы дорогого гостя.

«Шеер» направился на восток, а затем на юго-восток, чтобы избежать контакта с силами противника, смыкающегося вокруг него. Через сутки «Шеер» ушел так далеко на восток, что можно было вернуться к обычным вахтам. Люди были измотаны до предела, но теперь они получили возможность отдохнуть и набраться сил для новых тягот.

Кранке полностью достиг той цели, которую ставил, проникая в Индийский океан. «Шеер» затопил несколько кораблей, а также, что более важно, дезорганизовал судоходство в океане, который британцы считали практически своей собственностью. Британские военно-морские власти с неудовольствием узнали, что там вовсю резвится один из немецких карманных линкоров, и вследствие этого были вынуждены сконцентрировать для его поисков все свободные военные корабли. Вдобавок, принимая во внимание возможность и дальнейшего затопления торговых судов, конвоям потребуется более надежная защита, а морским путям — патрулирование. Одним из неизбежных следствий станет перемещение морских путей ближе к побережью, что повлечет за собой потерю времени и, следовательно, погрузочных мест, а значит, и последующее уменьшение объема британских поставок. И эта неприятная ситуация не изменится до тех пор, пока британское адмиралтейство не будет уверено, что карманный линкор покинул Маге Britannicum — отсюда распоряжение немецкого военно-морского оперативного командования о том, чтобы «Шеер» осуществлял свои передвижения как можно незаметнее.

Кранке надеялся, что, двигаясь в восточном направлении, он

получит возможность связаться с судном «Бритиш Адвокат». Сначала он отправил краткое сообщение военно-морскому оперативному командованию, прося назначить другое место встречи с Рогге и Энгельсом, предпочтительно дальше на северо-восток. Основанием для этой просьбы послужило предположение, что из-за интенсивных поисков «Шеера» призовым кораблям и вспомогательным крейсерам не грозит большая опасность. Предложение не слишком обрадовало капитана Рогге, которого, так или иначе, мало беспокоила суматоха, поднятая «Шеером» на западе Индийского океана. Действительно, как и думал Кранке, против немецких вспомогательных крейсеров не было предпринято никаких особых действий.

Поскольку командование никак не подтвердило и не одобрило предложение Кранке, «Шеер» продолжал путь к старому месту встречи — на полном ходу из соображений осторожности. Прибыв в назначенное место, он не обнаружил «Бритиш Адвокат». Вероятно, судно ожидало его примерно в 150 километрах на северо-восток в другой точке, где раньше встречались «Атлантис» и «Шеер». Кранке решил послать Пича на разведку. Он должен был найти судно и сбросить на палубу сообщение для Энгельса о новом месте встречи, которое командование назначило для него и «Атлантиса», и в то же время дать ему возможность затопить «Бритиш Адвокат», если встреча с «Атлантисом» окажется невозможной, или предпринять любые действия, которые он сочтет необходимыми в сложившихся обстоятельствах, каковы бы они ни были. Однако из-за ненастья план пришлось отменить. Сильные ливни и ветер, постоянно меняющий направление, заставили Кранке отказаться от первоначального намерения из-за опасений, что Пич не сможет найти обратную дорогу, если потеряет крейсер из виду.

В то же время Кранке не мог упрекнуть себя в том, что не оставил «Бритиш Адвокат» без снабжения: его задача по дезорганизации вражеского судоходства стояла на первом месте. Кроме того, Кранке был так уверен в бывшем капитане северо-немецкой судоходной компании Ллойда, что он спокойно возложил на него даже столь трудную задачу. Затем ночью из военно-морского командования пришла долгожданная радиограмма — там одобрили предлагаемую встречу. Немало промучившись с машинами, на «Бритиш Адвокат» устранили все неисправности, и он наконец-то смог добраться до французского порта, находящегося под контролем Германии, хотя по дороге как-то ночью в Бискайском заливе Энгельс столкнулся с британским конвоем и сумел выпутаться только благодаря ловкому маневрированию — и большому везению. В конце концов

бывший «Бритиш Адвокат», поступивший на службу Германии, нашел свой конец в Луаре в ходе воздушной атаки 24 июля 1944 года.

Во второй половине дня, рискуя попасть в засаду, «Шеер» заглушил машины и остановился. Несмотря на все старания корабельных хирургов, один из раненых малайцев с «Рантау Пантьянга» умер. Почетный караул в парадной униформе выстроился на корме. Команда голландского судна построилась напротив, люди разных рас стояли вместе. Первый помощник Грубер и голландский капитан встали лицом друг к другу. На доске, покрытый голландским флагом, лежал погибший моряк, по морскому обычаю зашитый в парусину. Грубер сказал несколько слов:

— Этот человек встретил смерть как храбрый моряк, выполняя свой долг. Он пал жертвой неподвластных нам сил. Вина поровну лежит на всех нас.

Что сказал голландский капитан, неизвестно, поскольку он говорил на малайском языке, которого не понимал никто из немцев. Потом Грубер вслух прочел «Отче наш».

Вокруг до самого горизонта простиралась синяя поверхность Индийского океана под безоблачным пологом голубого неба. На палубе остались только те, кто непосредственно участвовал в короткой и простой церемонии, и ни один посторонний звук не нарушал тишину. В воздухе не чувствовалось ни дуновения, немецкий военно-морской флаг на корме приспустили.

— На караул!

Почетный караул из немцев ловко выполнил команду. Грубер выпрямился, отдавая честь, товарищи погибшего моряка подняли доску с его телом, и под свисток старшего боцмана оно выскользнуло из-под голландского флага и было предано океану. Держа фуражку в руке, капитан-голландец склонил голову.

Затем похоронная церемония окончилась, машины «Шеера» снова зарокотали, военный флаг взлетел на верхушку мачты, и крейсер продолжил путь. Когда он оказался в окрестностях острова Маэ, Кранке объявил повышенную боевую готовность, поскольку имел основания считать, что на острове располагается британский аэродром. Тем временем Пич и его механики снова установили на «арадо» пушку — на всякий случай. Но случая не представилось. Весь день, как и следующий, машины «Шеера» работали в полную силу, и корабль преодолел такое расстояние, что Кранке решил без опаски вернуться к прежнему курсу 230°. Позади него, на севере или, может быть, на северо-востоке, все рыскали в напрасных поисках британские военные корабли.

В 8 утра 26 февраля наконец-то раздался долгожданный

приказ: «Все на корму!» Уже не в первый раз экипаж «Шеера» подчинялся этому приказу, но, возможно, еще никогда команда не спешила на построение с такой охотой и радостью. Кроме тех, кому не позволили покинуть вахту, весь экипаж корабля собрался на корме, и первый помощник «Шеера» как представитель Верховного военно-морского командования вручил капитану Рыцарский крест, копию которого с любовью изготовили корабельные механики.

Кранке был необычайно тронут и с короткой речью обратился к собравшемуся экипажу:

— Я знаю, что в этот день гордость наполняет не только меня, но и всех вас, кого я вижу здесь. В то же время награда налагает на нас обязательство еще тверже стоять, выполняя любые порученные нам задачи, и еще крепче хранить нашу испытанную и верную дружбу. *Kameraden,* я счастлив тем, что могу положиться на каждого. — И затем Кранке сообщил желанную весть — главнокомандующий флотом приказал «Шееру» возвращаться в родные воды.

Глава 24
СНОВА В «АНДАЛУСИИ»

Но сначала приказ главнокомандующего еще нужно было выполнить. Пока «Шееру» грозила серьезная опасность: впереди лежала нелегкая дорога через Атлантику, а затем через Датский пролив. На этот раз вполне можно было ожидать того, что путь «Шееру» преградят британские линкоры и тяжелые крейсеры.

В последнее время Центральная Атлантика поистине превратилась для британского адмиралтейства в арену оживленнейших действий. Сэр Джон Тови, командующий флотом метрополии, гонялся за двумя немецкими линкорами «Гнейзенау» и «Шарнхорст» — 22 февраля они затопили пять кораблей британского конвоя (15 марта еще шесть, а на следующий день десять) — и тяжелым крейсером «Хиппер», который затопил семь кораблей британского конвоя на западе от Португалии. Кроме того, было известно, что два немецких вспомогательных крейсера «Тор» и «Атлантис» тоже свободно рейдерствуют в этих водах. Рано или поздно они должны будут вернуться домой, и в подготовке к этому событию британские военные корабли, какие только можно было освободить от других задач, преградили все возможные пути.

Кранке охватило беспокойство, поскольку радиолокационный аппарат «Шеера» не работал, а ввиду долгих северных ночей, в которые капитан надеялся проскользнуть через Датский пролив, было очень важно, чтобы корабль имел возможность пользоваться радаром. Вопреки категорическому запрещению, по распоряжению Кранке механики разобрали аппарат, чтобы попытаться обнаружить повреждение и, если возможно, починить радиолокатор. Причину неисправности удалось установить. Виноватой оказалась небольшая камера с кристаллом кварца, который управлял входящими импульсами. Кристалл требовал замены, и доступными на «Шеере» средствами устранить неисправность было невозможно.

Поэтому Кранке решил запросить необходимую деталь по радио. К сожалению, в шифроблокноте, применявшемся на крейсерах, не содержалось кодового сочетания для слова «кварц», и единственное, что мог сделать Кранке, это зашифровать буквы «D» и «T», обозначавшие радиолокационный аппарат, вместе со словом «quartz», так чтобы при расшифровке получилось Dora-Toni-Quartz. Сообщение было отправлено немедля и заставило дешифровщиков в штаб-квартире немецкого военного флота

поломать голову. Но в конце концов один сообразительный малый догадался, что означают слова «Dora» и «Toni», а потом уж с кварцем разобрались легко.

Тогда кварцевую деталь передали командиру подводной лодки, которая как раз выходила в море на задание. Размером секретный пакет был не больше пачки сигарет, да и по форме напоминал ее, и озадаченный подводник наверняка промаялся немало времени, пытаясь отгадать, что же за вещь там внутри, окруженная такой секретностью. А тем временем получатель пакета снова подвергался воздействию всех существующих на свете типов погоды: жары, тепла, холода, мороза, тропического зноя и тому подобного. «Шеер» опять обогнул мыс Доброй Надежды и пришел в тайное место встречи немецкого флота в Атлантике — в «Андалусию». Но за день до прибытия Кранке снова велел остановить машины.

Быстрые изменения климата, которые испытывал на себе «Шеер», путешествуя от холодных районов Антарктики до теплых вод Индийского океана и Южной Атлантики, привели к необычно интенсивному обрастанию судна ниже ватерлинии. Рачки, липарисы, водоросли и бог знает что еще расцвело таким буйным цветом, что ухудшило ходовые качества «Шеера» из-за увеличения сопротивления воде. Пока потеря в скорости не превышала примерно одного узла, но когда дело дойдет до решительного прорыва, Кранке понадобится выжать из корабля все возможное, поэтому он не мог допустить, чтобы ему помешали водоросли и всякая живность; тогда капитан решил воспользоваться подходящим случаем и очистить днище, тем более что, благодаря низкому уровню жидкого топлива в баках, корабль стоял в воде сравнительно высоко.

Поэтому «Шеер» кренговали сначала в одну сторону, потом в другую — для этого сначала опустошили баки с одной стороны и наполнили с другой и затем наоборот. Каждый такой прием обнажал значительную поверхность корпуса ниже ватерлинии, и рабочие бригады на резиновых лодках и плотах принимались отскребать непрошеных пассажиров. Поскольку во время очистки судно не могло сохранять боевую готовность, Кранке приказал Пичу вести постоянное наблюдение за окрестностями. Если бы британцы застигли «Шеер» в такой момент, это была бы катастрофа. Правда, капитан не считал это вероятным, но лучше перестраховаться, чем потом кусать локти.

Очистка днища в открытом море — нелегкая работа, потому что и корабль, и лодки, в которых работают матросы, непрестанно скачут вверх-вниз на волнах, и из-за этой нестыковки движений очень сложно с достаточной силой нажимать на

скребки. Но матросы старались изо всех сил, обливаясь потом под окрики унтер-офицеров.

Пока шла работа, первый помощник Грубер нарезал круги на своем катере, раздавая советы и распоряжения и то и дело замечая какой-нибудь участок, который скребли недостаточно усердно. Как только участок днища очищали от наростов, являлась другая рабочая бригада с окислительно-восстановительным препаратом и обрабатывала ржавчину, за ней шла третья с серой краской и заканчивала работу. Тропическое солнце Южной Атлантики угнетало рабочих, но помогало в том, что касалось покраски. Стоило только обработать обшивку препаратом и покрасить, как она тут же высыхала. Одну сторону «Шеера» привели в порядок с утра, другую после полудня, и к вечеру он был в отличной форме и готов к выполнению любого задания. Заревели машины, и «Шеер» продолжил свой путь на встречу с «Нордмарком», которая состоялась на следующий день, 10 марта.

Встреча с «Нордмарком» не сулила никаких осложнений. «Шеер» наполнил цистерны топливом, погреба боеприпасов снарядами, а кладовые едой, в том числе новой партией яиц и мяса с «Дюкезы», и наконец-то передал пленных на «Нордмарк», который должен был доставить их в Германию, как только закончит остальные дела.

Из военно-морского оперативного командования пришло сообщение с указанием места и времени встречи «Шеера» со вспомогательным крейсером «Корморан» и подводной лодкой «U-124», которая привезла для него кварцевый кристалл, необходимый для починки радиолокационного аппарата. «Шеер» отправился в заданную точку на северо-востоке от скал Святого Павла. Снова офицеры и матросы, махая руками, попрощались с товарищами на их верном друге и помощнике — корабле снабжения — и предоставили их самим себе. Ни в газетах, ни по радио не услышишь о кораблях снабжения; по причинам секретности они действуют незаметно и слава не приходит к ним.

К тому же и работу им приходится выполнять очень скучную. Для матросов на борту «Шеера» время шло быстро; им хватало боевых действий и постоянных перемен обстановки и климата от районов полного штиля до «ревущих сороковых» с пассатами посередине, от тропической жары до антарктических морозов, от нескончаемой засухи до затяжных ливней на Мадагаскаре. Им не хватало только времени, чтобы скучать. Но у матросов на корабле снабжения жизнь совсем другая. Когда их корабль приходит на место встречи, им остается только ждать. Они тоже служат… но их служба не столь увлекательна, хотя в любой момент их

подстерегает опасность.

Следующим немецким кораблем, с которым «Шеер» получил распоряжение встретиться, был «Портленд». «Шеер», у которого была возможность расшифровать сигналы типа «М»[11] из военно-морского оперативного командования, должен был предоставить капитану «Портленда» последнюю информацию об оперативной ситуации в Атлантике. В то же время Кранке передал на «Портленд» капитана «Канадиен Крузера» и несколько других пленников, которые по различным причинам задержались на крейсере. Кранке питал здоровое недоверие к своему британскому коллеге с «Канадиен Крузера» и не желал, чтобы у того была возможность подстрекать к мятежу пленных на «Нордмарке», где большое количество его товарищей по несчастью облегчило бы ему задачу. Передавая его, Кранке особо предупредил капитана «Портленда» о том, что ему придется иметь дело с хитрым и смелым морским волком и поэтому он должен держать ухо востро.

В течение какого-то времени на «Портленде» все шло хорошо, он благополучно и без происшествий прокладывал свой путь по Южной и Центральной Атлантике, и капитан «Канадиен Крузера» не давал ни малейшего повода к недовольству. Но когда «Портленд» достиг Бискайского залива, который, как было известно, патрулировался самолетами берегового командования, идиллия кончилась. Однажды утром капитан «Портленда» заметил дым, поднимающийся из вентиляционных отверстий трюма, рядом с которым содержались его пленники. Это было опасно, так как могло привлечь нежелательное внимание к его кораблю.

— В трюме нет ничего, что могло бы загореться само по себе, — задумчиво проговорил он. — По-моему, это проделки того субъекта, о котором нас предупреждал Кранке.

— Вы имеете в виду капитана «Канадиен Крузера»? — спросил первый помощник.

— Кого же еще? Поставьте караул и установите пулеметы перед трюмом с пленными.

Когда его приказы были выполнены, капитан распорядился подать сжатый воздух через вентиляционные отверстия того трюма, из которого выходил дым. Сжатый воздух не является общепризнанным средством для тушения пожара, но он заставил дым пойти в другое место, и капитан «Портленда» отлично понимал, в какое именно. И он оказался прав.

Вскоре в трюме, где находились пленные, послышались возня, кашель, крики и ругань. Они поняли, что их выкуривают. Они сломали перегородку и подожгли соседний трюм, но дым

вернулся к ним бумерангом. В люк отчаянно забарабанили, и по знаку капитана немецкие матросы, ухмыляясь, открыли крышку, и пленники повалили наружу. Последним появился капитан «Канадиен Крузера», красный, задыхающийся от кашля, со слезящимися глазами, но по-прежнему несгибаемый и дерзкий.

— Жаль, что мы ведем войну, капитан, — сказал командир «Портленда», — но ничего не поделаешь. Надеюсь, вы больше не вынудите меня держать под дулом своих же товарищей-моряков. Может быть, вам стоит воздержаться от подобных рискованных затей на протяжении остального пути. Все равно главным образом пострадаете вы и ваши спутники.

На что капитан «Канадиен Крузера» не ответил ни слова, какие бы мысли ни роились в его голове.

После «Портленда» «Шеер» встретился с кораблем снабжения «Альстеруфер», который шел прямо из Германии. Благодаря материалам и ресурсам, имевшимся на его борту, наконец-то смогли починить «арадо». Особым поводом для радости у матросов «Шеера» стало то, что «Альстеруфер» привез мешки с письмами — первыми, которые они получили с тех пор, как покинули немецкие воды. Хотя рождественские поздравления слегка запоздали, тем не менее их встретили с огромной радостью. Затем «Шеер» снова двинулся в путь. Тратить время попусту было нельзя; каждый час стоил слишком дорого.

Но, ко всеобщему изумлению, внезапно крейсер изменил курс. Теряя драгоценное время, Кранке пришлось вернуться на 400 километров назад, но для этого у него была серьезная причина. Подводная лодка «U-124» с лейтенантом Вильгельмом Шульцем по пути встретилась с «Кормораном», чтобы взять новые торпеды, потому что свои она расстреляла во время нападения на конвой. Так как больше подводная лодка ни в чем не нуждалась, эту встречу назначили для того, чтобы не заставлять ее проделывать долгое обратное путешествие к кораблю снабжения в Бискайском заливе и дать ей возможность продолжать операцию в этом удаленном районе. Но в месте встречи, которое назначило командование, слишком бурное море не позволило передать торпеды, поэтому капитаны решили встретиться дальше на юго-западе и радировали о своем решении «Шееру» — отсюда и перемена курса.

Кранке, которому не терпелось починить радиолокатор, нужный для опасного прорыва через Датский пролив, обязательно должен был встретиться с командиром «U-124», который вез для него кварц. Кроме того, он должен был поделиться опытом действий в Индийском океане с капитаном «Корморана», так как «Корморан» собирался рейдерствовать в тех местах. Также «Шеер»

вез копии судовых журналов вспомогательных крейсеров «Тор» и «Атлантис», и командир «Корморана», несомненно, нашел бы их весьма увлекательным и полезным чтением, так как ему предстояло отправиться по их следам.

Ранним утром на следующий день, когда солнце едва взошло над горизонтом, показались верхушки мачт. По всей вероятности, это был «Корморан», однако экипаж «Шеера» бросился по боевым постам — на всякий случай. Удача не всегда будет сопутствовать им; рано или поздно противник перехватит какую-нибудь радиограмму и сумеет ее расшифровать — и в таком случае корабль, который явится на место встречи неподготовленным, получит неприятный сюрприз. Однако и на этот раз замеченные мачты принадлежали именно тому кораблю, которого и ожидали.

Рядом с «Кормораном» на поверхности воды виднелась «U-124», но потом она осмотрительно ушла под воду, чтобы приглядеться к приближавшемуся крейсеру в перископы. Когда «Шеер» остановился неподалеку от «Корморана», субмарина всплыла, боевая рубка открылась, и белолицые подводники повалили на мостик, махая руками матросам на борту крейсера.

«Поздравляю, „Шеер“, — просигналил командир лодки. — Я привез вам ваш портсигар».

«Отлично. Спасибо. Высылаю шлюпку. Для вас тоже есть приятный сюрприз».

Когда шлюпка подошла к лодке, в ней оказались свежие булочки, которые специально испекли в то же утро, свежие кексы, ящик солонины… и, конечно, неизменные ящики с яйцами.

Сначала «Шеер» выполнял обязанности сторожа при субмарине и вспомогательном крейсере, а чуть позже командир «Корморана» капитан Детмерс — старый приятель Кранке — и лейтенант Шульц, командир подводной лодки, поднялись на борт карманного линкора. Пока они обсуждали различные вопросы, из радиорубки доложили, что кварцевая деталь, доставленная лодкой, подошла. Радиолокатор починили, что стало большим облегчением для капитана «Шеера». Он почувствовал, что полностью готов приступить к последнему и, может быть, самому опасному этапу своего путешествия, имея все шансы на успех, — возвращению на родину, в том числе проходу через узкий Датский пролив.

Глава 25
ПРОРЫВ

«Шеер» без устали продвигался на север, пересек экватор, миновал район северо-западных пассатов с живописными кучевыми облаками и прошел через Саргассово море с густыми зарослями водорослей. Заметно похолодало, и команда наполовину переоделась в синий цвет. Надеясь на удачу, которая сопутствовала «Шееру» и уже вошла в пословицу, матросы оживленно готовились к сходу на берег, штопали, чистили, гладили и наводили лоск, пока еще была такая возможность. Они знали, что вскоре у них не останется свободного времени.

Первым признаком Северной Атлантики, обычно бурной в это время года, стали длинные волны. На борту постепенно росли возбуждение и напряжение. Вскоре должна была, так или иначе, решиться судьба «Шеера». Крейсер уже приближался к главным морским путям неприятеля, и эфир полнился оперативными радиограммами британских кораблей, несомненно связанными с интенсивными поисками немецких линейных крейсеров «Шарнхорст»[12] и «Гнейзенау», которые недавно провели успешную операцию против судоходства в Северной Атлантике и на юге до островов Зеленого Мыса.

Военно-морское оперативное командование сообщило «Шееру», что между 21 и 23 марта ожидается возвращение на базу в Бресте двух линейных крейсеров, а также что тяжелый крейсер «Хиппер», ранее покинувший Брест, теперь возвращается на родину через Датский пролив. На первый взгляд может показаться, что все это лишь осложняло задачу «Шеера» вернуться как можно незаметнее. Но по существу, немецкие военно-морские власти проявили завидную прозорливость. По их расчетам, благодаря постоянному воздушному наблюдению, которое вел противник за французскими атлантическими гаванями, находящимися в руках немцев, о возвращении двух линейных крейсеров на базу в Бресте обязательно станет известно, и вследствие этого противник будет склонен к тому, чтобы сократить количество судов, охраняющих центральную часть Северной Атлантики и проходы в Северное море, или воспользоваться мнимой передышкой, чтобы снабдить топливом и продовольствием многочисленные корабли, которые в течение долгих недель вели напрасные поиски, хотя «Шеер» замечали то тут, то там.

Но тогда у Кранке возникла другая трудность. Он не знал, где

именно находится «Хиппер» и когда он намерен действительно войти в пролив. Таким образом, существовала опасность, что два тяжелых крейсера могут сорвать друг другу несогласованные планы. Однако военно-морское оперативное командование, конечно не знавшее точных координат «Шеера», через несколько дней устранило эту трудность, сообщив, что «Хиппер» должен пройти через пролив 28 марта и раньше «Шеера»; после него совершить прорыв предстояло «Шееру».

22 марта «Шеер» находился примерно на 45-й северной широте. Как будто знаменуя его прибытие, Северная Атлантика предстала перед ним во всем своем буйном великолепии. По небу мчались грозовые облака, северо-восточный ветер достигал 6–7 баллов. Видимость ухудшилась, сильно похолодало. Команда уже сменила полутропические костюмы на зимние. Для Центральной Европы температура вполне соответствовала концу зимы, то есть стоял умеренный холод, но матросы «Шеера» столько времени провели в тропиках, что он казался им настоящим морозом.

В зыбком свете раннего вечера был обнаружен танкер, идущий западным курсом примерно в 9 километрах от «Шеера». В обычных обстоятельствах он представлял бы собой ценную добычу, но не сейчас; если «Шеер» атакует танкер, но не сможет помешать ему отправить сигнал RRR, то на немецкий крейсер слетятся британцы, как осы из потревоженного гнезда, и вероятность благополучного возвращения домой сильно уменьшится. Поэтому Кранке дал танкеру беспрепятственно пройти. На следующий день ненастье превратилось в северо-восточный шторм, типичный для Атлантики. Нептун снова гремел и бушевал, и воздух полнился завываниями ветра, похожими на человеческие вопли, а с морских глубин, вздымавшихся огромными валами, доносились жуткие стоны. Снасти вибрировали, как струны контрабаса, и палубные доски содрогались, когда на них обрушивались огромные массы воды, словно какой-то обезумевший барабанщик играл фортиссимо.

Матросы вышли на вахту в штормовках и зюйдвестках и старались не зажмуривать глаза под напором ветра. Горе тому, кто, стоя против ветра, неразумно раскроет рот. Ему покажется, что его надувают, как мехи. Глаза впередсмотрящих слезились от ветра и горели от морской соли, которой был наполнен воздух. «Шеер» то и дело зарывался носом в волны, как будто собирался нырнуть на дно, но потом снова вздымался, и с палуб с шипением и ревом скатывалась вода. Барометр продолжал неуклонно падать.

По заведенному и неизменному обычаю, в такую пакостную погоду Кранке ни на минуту не покидал мостика и обедал,

завтракал и ужинал в штурманской рубке. Все его мысли занимал компас, капитан то и дело сверялся с ним, глядя на стрелку, вертевшуюся то в одну, то в другую сторону, порой на много градусов отклоняясь от курса.

— У меня сильное желание предложить вам развернуться, — рискнул заметить штурман. — Даже лучший в мире рулевой не сможет вести судно прямо при таком волнении, особенно при этих ураганных шквалах.

— Я и сам об этом подумывал. Ну и отлично, Хюбнер, выполняйте.

Приняв безопасное положение, «Шеер» еле-еле удерживал его, идя против ветра на 7 узлах, но опасные валы уже не так свирепо обрушивались на корабль. Шторм продолжался два дня, в течение которых только орудия главного калибра и зенитные орудия, установленные на возвышении, были готовы к бою, потому что время от времени отдельные валы все еще разбивались о корму, нос и центр корабля, отчего обслуживание других орудий было невозможно.

К 25 марта сила ветра ослабла. Океан все еще сильно волновался, но уже без неистовства. К полудню «Шеер» подошел к мысу Фарвель на южной оконечности Гренландии, и Кранке направился через Датский пролив старым курсом. «Хиппер» сообщил, что прошел пролив. На пути ему встретились определённые трудности, так как пришлось лавировать среди дрейфующих льдин, которыми кишел проход между паковым льдом Гренландии и Северным мысом Исландии. Согласно донесениям патрулей люфтваффе, ширина прохода в это время года зачастую не превышала 30 морских миль, но «Хипперу» удалось пройти через него практически без потерь, не считая погнутой лопасти винта.

«Хипперу» было нелегко бороться со льдом, потому что северо-восточный штормовой ветер нагнал дрейфующие льдины в узкие места, где катил свои волны Гольфстрим, тогда как обычно преобладающий ветер уносил льды вокруг северного побережья острова. Для Кранке, которому предстояло в ближайшем будущем совершить такое же путешествие, эта информация имела большую ценность. Но еще важнее оказались сведения, предоставленные капитаном «Хиппера» Мейзелем, о том, что во время прохода сквозь дрейфующие льды «Хиппер» заметил южнее два британских крейсера. Иными словами, несмотря на ненастье, неприятель оставил в проливе сильные патрули, поэтому нужно быть начеку.

Теперь «Шеер» был готов ко всему. С палуб, из кают и внутренних отсеков надолго вынесли все, что было не

закреплено. Леера опустили, орудия зарядили, переборки закрыли, люки задраили. Матросы, заступающие на следующую вахту, укладывались спать так, чтобы быть под рукой, и наблюдение велось в состоянии полной готовности.

26 марта «Шеер» достиг южного входа в Датский пролив. Ветер стих, море успокоилось. Можно сказать, стоял штиль, да и видимость, к сожалению, намного улучшилась. Присутствие серебристо-серых чаек в небе говорило о близости суши. К полудню видимость была практически идеальной, какая бывает в этих местах только в ясную морозную погоду.

По сведениям, поступившим из военно-морского оперативного командования, в Исландии располагались авиабазы британцев, поэтому приходилось считаться с возможностью того, что их самолеты регулярно патрулируют район между Рейкьявиком и Гренландией. Учитывая это обстоятельство и в особенности исключительную видимость, Кранке посчитал весьма маловероятным, что «Шеер» сможет пройти через пролив незамеченным. Однако он решил идти как можно ближе к границе пакового льда, надеясь, что из-за перепада температур там образуется туман. Теперь курс «Шеера» лежал на северо-запад, шел прямо к фьорду Сермилик на Земле короля Кристиана IX. К вечеру дальновидность Кранке была вознаграждена — видимость ухудшилась, и резкое падение температуры указало на присутствие льда. Дул холодный, сырой ветер, и вскоре корабль окутал промозглый и липнущий, но радостно встреченный туман.

На ночь «Шеер» остановился. Никто не спал, экипаж находился в состоянии повышенной боевой готовности, но делать было нечего, кроме как ждать. На борту царила мертвая тишина; единственное, что двигалось, это антенна корабельного радара, которая неустанно вращалась, охватывая горизонт, но из радиолокационной рубки неизменно докладывали: «Посторонние объекты не обнаружены. Посторонние объекты не обнаружены». В недрах корабля только вспомогательные двигатели вхолостую накручивали обороты.

Вахтенные в опушенных мехом куртках мерили шагами мостик, кроме мостика какое-то движение продолжалось только в камбузе. Чашки кофе следовали одна за другой. В радиорубку набился полный состав, но там тоже ничто не нарушало молчания. Большой шифровальный аппарат «М» с его сложнейшим механизмом настроили на прием особых кодовых сообщений. Здесь тоже оставалось только ждать. Сигарный дым клубился в офицерской кают-компании, и часы монотонно отсчитывали секунды. Одна и та же мысль засела в голове у каждого: «Сколько еще нам торчать тут без дела?»

В 5.00 корабль окутался плотным туманом, пошел снег. Метеоролога Дефанта, который снова стал одним из важнейших людей на борту, вызвали на мостик. Будить его не пришлось. Он работал, всю ночь собирал данные. Стоило Кранке увидеть его мрачное лицо, как он понял, какой ответ получит на свой вопрос.

— Значит, надеяться особенно не на что? — спросил он.

— Боюсь, что нет, капитан. Во всяком случае, пока. В течение еще нескольких дней заметных изменений погоды в ближайшем районе не предвидится.

— Значит, нам остается только держаться как можно ближе к границе пакового льда и двигаться к теснинам, — задумчиво сказал Кранке, на что метеоролог не ответил: это было дело капитана.

«Шеер» взял курс 70°, пробираясь сквозь снегопад к узостям Датского пролива на скорости 20 узлов.

В 7.52 из радиолокационной рубки доложили на мостик: «Крупный объект в 337°, дальность 18 000 метров».

Крупный объект означал корабль, почти наверняка вражеский крейсер, наискосок с левого борта, то есть еще ближе к паковому льду, чем «Шеер». Он шел со скоростью 15 узлов курсом 60°.

— Это, наверно, патрульный крейсер, — сказал Кранке, — разумеется, высматривает нас там, где видимость хуже всего, — на границе льда.

— Судя по его курсу, он идет к узости, — вставил штурман.

— Верно, — ответил Кранке, — и если я не очень ошибаюсь, то он не один. Вероятно, у него там встреча со вторым крейсером.

— Неплохо придумано, — признал штурман.

— Они там тоже не дураки.

— А вы чего ожидали? — спросил Кранке.

— Если мы зашли так далеко, то вовсе не потому, что наш противник глуп, это совсем не так. Скорее всего, третьего с ними нет, поэтому продолжим идти тем же курсом, но увеличим скорость до двадцати трех узлов.

— Как насчет двух других крейсеров, о которых сообщал «Хиппер»? — спросил штурман.

— Думаю, мы выйдем на это место ночью, — сказал Кранке. — Посмотрим. Так или иначе, у меня большие подозрения, что наш объект — один из них.

В 10.40 из радиолокационной рубки доложили, что объект исчезает с экрана, а через несколько минут окончательно подтвердили, что он исчез.

В полдень немного распогодилось. К 13.00 установилась хорошая видимость, и Кранке взял курс 90°, чтобы еще дальше отойти от ранее замеченного объекта. Артиллеристы получили

приказ занять места у орудий главного калибра; в любой момент «Шеер» мог вступить в контакт с врагом, тем более что видимость постоянно улучшалась. Положение усугублялось тем, что вышло солнце и окончательно разогнало остатки тумана. Под голубым небом видимость была превосходной. День не отличался от вчерашнего. Учитывая цели Кранке, погода не могла быть хуже, но «Шеер» уже слишком далеко забрался на северо-восток, чтобы повторное приближение к границе льда могло принести какую-то пользу. В любом случае где-то рыскал вражеский крейсер, и Кранке изменил курс хотя бы для того, чтобы не столкнуться с ним. Теперь осталось только идти заданным курсом и надеяться на лучшее, хотя все как будто указывало на то, что вскоре «Шееру» предстоит тяжелое испытание.

— Темнота или густой туман, — тихо сказал Кранке. — Больше нам ничто не поможет.

Но ни того ни другого ждать не приходилось. В 16.20 впередсмотрящий доложил об обнаружении мачт и низкой трубы в 60°.

— Господа, это второй крейсер! — воскликнул Кранке и тут же отдал приказ повернуть на юго-восток.

Какое-то время «Шеер» следовал курсом 140°, затем снова вернулся на 90°. Кранке вздохнул с облегчением: впередсмотрящий британского крейсера не заметил их. Такая мелочь могла решить все. Передышка, которую капитан дал своему экипажу, приносила плоды; ни один человек не чувствовал себя усталым или разбитым. До конца дня впередсмотрящие не заметили ни вражеского самолета, ни корабля. А теперь они с надеждой наблюдали, как солнце садится за горизонт. Трудно было поверить, что этот сияющий мягким светом диск в тропиках обжигал их своим свирепым жаром.

Постепенно становилось холоднее. Свет померк, небо в зените стало синевато-зеленого цвета, а там, где солнце опустилось за горизонт, появились пастельные оттенки более изящных тонов, от розового с золотистым отливом до самого теплого желтого. На востоке сгущалась тьма, чтобы накрыть «Шеер».

В 18.00 всем матросам было приказано занять места. В 18.30 машинный телеграф дал сигнал полный вперед, и «Шеер», взяв курс 50°, помчался прямо к теснинам, до которых было уже рукой подать. В то время как команда стояла у орудий и на постах впередсмотрящих, со сдерживаемым возбуждением ожидая решительных действий, возможно, в ближайшее время, на мостик пришло неутешительное донесение: «Радар неисправен».

Лицо Кранке помрачнело; проблемы громоздились одна на

другую. До сих пор «Шееру» везло, но сейчас погода и таинственные враждебные силы, влияющие на технику, словно бы сговорились действовать против него. Однако через несколько минут ему доложили, что причина неисправности установлена: внезапное изменение температуры привело к конденсации влаги. Понадобится несколько часов, чтобы радиолокатор заработал, может быть, до следующего утра.

Делать было нечего: оставалось только положиться на длительную и тщательную подготовку, которую прошли впередсмотрящие в мирное время, на первоклассное качество немецкой оптики, а также зоркость и проницательность матросов. В 19.50 офицер торпедной части Шульце доложил о том, что в его превосходном торпедном прицеле виден силуэт по левому борту. Кранке лично пошел проверить, в чем дело. Шульце показал ему прибор.

— Вы правы, Шульце, — через миг подтвердил капитан. — Вражеский крейсер на десяти градусах, идет на восток. — Затем он выпрямился и приказал: — Право руля! Все по местам. Дать сигнал тревоги!

«Шеер» круто повернул, накренившись, и носовая волна резко взметнулась вверх полукругом. На половине поворота Кранке отдал новый приказ:

— Средний ход!

Этого приказа сначала не понял ни один из услышавших его офицеров. Шуманн, командир артиллерийской части, и штурман Хюбнер с удивлением посмотрели на капитана. Как?! Сбавить ход сейчас, в тот самый момент, когда необходимо как можно быстрее скрыться от врага? Кранке заметил изумление и опасения, написанные на лицах его подчиненных, и понял, что отдал приказ, скорее опираясь на интуицию, а не зрелое размышление, но тем не менее приказ был верен.

— На полном ходу наши винты производят гораздо больше шума, чем на среднем, — спокойно заметил он, — и потому акустические аппараты гораздо легче нас обнаружат, причем с большого расстояния. По крайней мере, этот риск мы снизили.

«Шеер» шел курсом 210°, и расстояние между двумя кораблями составляло около 7300 метров. Вражеский крейсер также повернул на юг. Может быть, он намеренно следовал за «Шеером»? Может быть, его впередсмотрящий тоже увидел очертания корабля? Теперь на мостик приходило донесение за донесением. Все орудийные расчеты доложили, что орудия заряжены бронебойными снарядами и наведены на цель. Это явно был тяжелый крейсер. Хватило бы короткой вспышки света на борту вражеского корабля, чтобы произвести точную пристрелку.

Хоть бы кто-нибудь зажег спичку или зажигалку.

Следует ли «Шееру» открывать огонь? Тот, кто первым наносил удар, получал большие преимущества, особенно ночью. Для «Шеера» это было проще простого. Самое пристальное и внимательное наблюдение за вражеским кораблем не выявило никаких признаков того, что впередсмотрящий противника заметил «Шеер». Торпеды были готовы к пуску, но британский крейсер занимал неудобное положение для торпедной атаки. Он все так же шел прежним курсом на относительно малой скорости 15 узлов, и, насколько можно было рассмотреть, стволы его орудий оставались неподвижными.

Снова тяжесть принятия решения легла на плечи Кранке. Офицеры молча стояли рядом и ждали. Ему приходилось учитывать множество факторов. Сравнительно недалеко в заливе Скапа-Флоу стояли британские линкоры, намного превосходящие «Шеер» как в отношении огневой мощи, так и брони и развивавшие скорость до 30 узлов, а на бетонированных площадках исландских аэродромов выстроились британские эскадрильи с бронебойными бомбами, уже погруженными в бомбовые отсеки, ожидающие сигнала по радио, который немедленно отправится в эфир, как только «Шеер» выдаст свое присутствие, открыв огонь. От того места, где в данный момент находился «Шеер», до безопасного норвежского берега было гораздо дальше, чем до Скапа-Флоу.

Если дело дойдет до боя, «Шеер» почти наверняка уничтожит крейсер, не подозревающий о приближении неприятеля, но, разумеется, не успеет помешать ему дать сигнал тревоги по радио и сообщить адмиралу сэру Джону Тови и прочим заинтересованным лицам все подробности нападения. В таком случае сэр Джон отрядит все свободные корабли на захват «Шеера», что почти наверняка и произойдет на северо-востоке от острова. В таком случае незаметное возвращение домой согласно распоряжениям военно-морского оперативного командования будет невозможно — да и возвращение вообще. В то же время потеря «Адмирала Шеера» гораздо тяжелее ляжет на скудные военно-морские ресурсы Германии, чем потеря любого судна для Британии.

— Ну, Шуманн, — сказал Кранке своему командиру артиллерийской части, — нас засекли?

— Вряд ли, капитан, однако…

— Ладно, Шуманн, я прекрасно знаю, что означает ваше «однако». Вы хотите попробовать свои силы и вполне уверены, что сможете его затопить. Пожалуй, вы правы. Но у меня есть гораздо более серьезные причины не позволить вам этого, чем надежды на

успех.

Порой капитан должен вести корабль к врагу — и это вселяет в экипаж боевой дух. Но бывают моменты, когда капитан должен увести корабль прочь от врага, избегая контакта. Это способствует унынию, но Кранке тем не менее был убежден, что наступил именно такой момент, и потому приказал взять немного левее, чтобы все орудия одного борта сосредоточились на неприятеле. Расстояние между двумя кораблями увеличилось, и, когда «Шеер» повернул на 90°, противник совсем пропал из вида, хотя «Шеер» теперь шел всего лишь со скоростью 8 узлов. Чуть погодя Кранке вернул корабль на старый курс, увеличил скорость до 24 узлов и продолжил свой путь по Датскому проливу.

После войны стала доступна информация, которая подтвердила правильность мнения и тактики Кранке. Британское адмиралтейство предвидело возвращение карманных линкоров в немецкие воды и сделало все возможное, чтобы встретить их с распростертыми объятиями как на море, так и в воздухе, как только будет замечен хотя бы один из них.

Однако сюрпризы ночи еще не кончились. В 22.45 горизонт расцветился трепещущими огнями. Переплетаясь и свиваясь, они блуждали по небу, исходя из какого-то источника за горизонтом, как будто расположенного под водой. Светящиеся завесы мерцали на фоне темно-синего неба, а потом стали переливаться взад-вперед огромными волнами. Пучки света взвивались на огромную высоту, светлея и меняя цвет от розоватого к сиреневому, а потом вдруг окрашивались резким ледяным зеленым цветом. Одновременно они колебались и кружились, словно пляшущие духи скандинавского пантеона. Матросы «Шеера» с благоговением взирали на представление, устроенное им северным сиянием.

«Шеер» продолжал двигаться вперед, и вот по правому борту вырос угольно-черный силуэт Северного мыса Исландии, ясно очерченный на фоне сверкающих небес. А по левому борту ледяные бугры и холмы Гренландии светились в пляшущих бликах.

— Прорыв под праздничную иллюминацию, господа, — мрачно пошутил Кранке. — И как нарочно, в самом узком месте.

Но северное сияние, по крайней мере, дало ему одно преимущество: оно ясно показало, что вокруг нет неприятеля, ни единой тени на горизонте или на фоне темного ночного моря. Представление продолжалось около часа, затем сияние побледнело и съежилось и наконец совсем исчезло, после чего сгустился чернильный мрак. Можно было отменить повышенную боеготовность, к полуночи «Шеер» миновал самый узкий отрезок

пролива. Ночь стояла ясная, видимость относительно хорошая, и путь «Шееру» не преграждали дрейфующие льды, как «Хипперу» несколько дней назад. Течение Гольфстрима унесло льды на север. Худшее осталось позади, и «Шеер» взял новый курс 64°. Однако до норвежских вод еще далеко, и угроза столкнуться с вражескими кораблями была достаточна высока.

Та ночь не обошлась без еще одной тревоги. В 4.45 с фор-марса пришло срочное донесение: «На 60° обнаружен крупный объект. Видимо, боевая мачта линкора класса „Нельсон“». Снова зазвучал сигнал тревоги, и матросы бросились по местам. Капитан приказал идти полным ходом курсом 130°, поскольку из-за близости исландского побережья повернуть было нельзя, и затем поспешил на фор-марс, гадая, «Нельсон» это или «Родней». Оба линкора были оснащены 16-дюймовыми пушками и целым арсеналом 6-дюймовых и 4-дюймовых. А может быть, это даже «Худ», самый большой и быстрый линейный крейсер в мире?

— Дальность? — спросил он еще на последних ступеньках.

— Восемнадцать тысяч, господин капитан.

— Восемнадцать тысяч, — изумленно повторил он, посмотрев в бинокль. — Невозможно. На таком расстоянии был бы виден его корпус, а не только мачты. Попробуйте еще раз.

— Семнадцать девятьсот, господин капитан. Ошибки быть не может.

Капитан снова посмотрел в бинокль и тихо произнес:

— Да нет, не может быть! Отменить тревогу.

Не в первый раз командир артиллерийской части с удивлением смотрел на своего командира, но теперь к удивлению примешивался почти ужас.

— Все в порядке, Шуманн, — успокаивающим тоном сказал капитан. — Взгляните еще раз на эту вашу боевую мачту. Чуть-чуть фантазии, и вот вам уже авианосец. Смотрите, это же айсберг.

Уже светлело, и вскоре можно было невооруженным глазом разглядеть то, что по ошибке приняли за линкор класса «Нельсон». «Шеер» вернулся на прежний курс и помчался по нему на полном ходу, стремясь оказаться как можно дальше от авианосца, стоящего у оставленного за кормой острова. Боевую готовность на борту можно было снизить еще больше, ибо ничто не говорило о присутствии противника. Только зенитчики по-прежнему стояли у своих орудий, так как воздушная атака — это совсем другое дело; вражеские самолеты могли налететь внезапно. К полудню «небесная канцелярия» снова сжалилась над «Шеером», и он вошел в четко ограниченную зону ненастья с яростным северо-западным ветром, большими волнами и

снегопадом. Теперь корабль на своем пути домой был защищен и от сюрпризов с воздуха, а так как радиолокатор снова заработал, то «Шеер» получил возможность обнаружить врага независимо от условий видимости.

На нулевой долготе и 60-й широте «Шеер» взял курс зюйд-зюйд-ост. Кранке отправил короткую радиограмму в военно-морское оперативное командование: «Буду в Бергене 30 марта в 5.00 точка прошу осветить северный вход точка Ганс».

В ту ночь на «Шеере» никто не спал, и на следующее утро он прибыл к Бергену, имея несколько минут в запасе. «Объект на экране. На большой глубине», — доложили из радиолокационной рубки, и «Шеер» благополучно избежал столкновения с подводными скалами. Распороть обшивку в последний момент — это было бы уж слишком. Ровно в тот момент, когда пробило две склянки, у северного входа в гавань Бергена загорелся свет. Снова из радиолокационной рубки доложили: «Несколько объектов впереди по курсу». На этот раз это были свои: корабли 177-й противолодочной флотилии и ее командир капитан Рогге приветствовали и поздравили «Шеер». Крейсер взял на борт лоцмана, который должен был провести его трудным путем через канал во внутреннюю гавань.

В 7.00 30 марта «Адмирал Шеер» бросил якорь в гавани после пятимесячного похода во враждебных морях. Так получилось, что это был день рождения капитана, и судьба едва ли могла бы придумать для него более приятный подарок. С иллюминаторов и люков сняли бронированные крышки. Все вновь могли наслаждаться светом и воздухом. А еще миром и спокойствием в тени заснеженных гор. Да и горячими ваннами с пресной водой.

«Шеер» благополучно добрался до гавани, но еще не родной. Впереди лежал последний этап его путешествия.

Глава 26
СНОВА КИЛЬ — И КОНЕЦ ПОХОДА

В полдень Кранке обсудил с командиром флотилии эсминцев свой обратный путь в Киль. Во второй половине дня возвращение «Шеера» тепло приветствовал командующий западным норвежским береговым командованием вице-адмирал фон Шрадер.

В 19.30 «Адмирал Шеер» поднял якорь, вышел из Корсфьорда и на скорости 25 узлов отправился на родину. Как будто специально, чтобы в последний раз проверить на крейсере свою мощь, на море бушевал весенний шторм с порывами ветра, достигающими ураганной силы. К рассвету «Шеер» и сопровождавшая его флотилия эсминцев очутились у Кристианзунда.

«Вы можете идти быстрее 25 узлов?» — просигналил командир флотилии, которому не терпелось как можно быстрее оставить за собой трудный пролив Скагеррак, где им угрожала опасность со стороны подводных лодок.

«Разумеется, — просигналил в ответ Кранке. — Мы просто боялись, что вы нас не догоните».

«Ого! Вы, случаем, не хвастаете?»

«Ничуть. Значит, полный вперед. Придержите свои фуражки!»

И тогда инженер-командир Эве выжал из своих дизелей все, что смог. Корабль дрожал, пульсировал и грохотал, словно у него в трубе бесновалась тысяча чертей. Благодаря переборке машин и очистке днища «Адмирал Шеер» развивал скорость до 27,6 узла, как во время испытательного плавания, причем в течение нескольких часов подряд и после путешествия длиной 46 000 морских миль.

Эсминцы, у которых за последние несколько дней чувствительные паровые турбины высокого давления выложились на все сто процентов, уже не выдерживали новой нагрузки и один за другим отставали от «Шеера», уходя за корму, пока наконец незадолго до Каттегата вровень с «Шеером» не шел только один из них. Через три с половиной часа «Шеер» снизил скорость, чтобы дать этим гончим флота догнать его и выполнить задачу по сопровождению крейсера.

Бельт был окутан туманом, и карманный линкор плыл сквозь него, похожий на корабль-призрак. К утру они уже прибыли домой. На календаре — 1 апреля, а на сигнальных тросах фор-марса трепыхался двадцать один флажок, показывая общий

тоннаж уничтоженных и захваченных кораблей.

1 апреля в любом случае было особым днем для «Адмирала Шеера», днем его рождения: за восемь лет до того, 1 апреля 1933 года, в Вильгельмсхафене его спустили на воду с такими словами: «Нарекаем тебя „Адмирал Шеер“. Плыви и будь похож на того, чье имя ты отныне носишь и о ком после битвы при Скагерраке противник сказал, что его имя достойно стать в ряд с именами величайших капитанов морской истории. Верно служи своему отечеству, и пусть тебе сопутствует удача».

О нос «Адмирала Шеера» по всем правилам разбили бутылку шампанского, и пузырящееся вино потекло по обшивке корабля. *Nomen est omen.*[13] Корабль оправдал свое имя, и удача сопутствовала ему.

В 10.00 раздалась команда «Все на корму!», и экипаж «Адмирала Шеера», надев парадные мундиры, выстроился на палубе, чтобы ему произвел смотр Верховный главнокомандующий немецким флотом гросс-адмирал Эрих Редер. Его прибытие на борт возвестила боцманская дудка, за ним шли адмирал Гузе и главнокомандующий флотом эскадренных миноносцев вице-адмирал Шмундт.

После смотра гросс-адмирал Редер поблагодарил офицеров и матросов «Адмирала Шеера» за их великолепную службу на борту немецкого боевого корабля, который сумел пересечь экватор и благополучно вернуться, а затем объявил, что все члены экипажа награждаются Железными крестами — уникальный случай в истории немецкого флота.

— Заслуги этого корабля достойны того имени, которое он носит, имени адмирала Рейнхарда Шеера.

Затем гросс-адмирал Редер пообедал с офицерами, и тут снова неожиданно оказалась кстати «Дюкеза», уже лежащая на дне Атлантики, поскольку благодаря ей на «Шеере» подали толстые ломти сочного жареного мяса, которых было практически не видно под яичницей, выложенной сверху. Блюдо подавали отдельными порциями, и гросс-адмирал в изумлении уставился на свою тарелку.

— Мой дорогой Кранке, — пробормотал он, потрясенный увиденным. — Это все для меня?

— Нечто вроде прощального обеда, гросс-адмирал, — объяснил Кранке. — Последний раз мои офицеры и матросы могут обедать, не волнуясь насчет пайка. Дело в том, что это все с британского рефрижератора «Дюкеза». Так сказать, невольный подарок от мистера Уинстона Черчилля.

Гросс-адмирал улыбнулся:

— Ах да, конечно, Кранке, ваш знаменитый «плавучий

гастроном». Я слыхал о нем, он есть в официальных бумагах.

Через три дня эскадрилья британских бомбардировщиков атаковала кильские верфи, где у внешнего мола был пришвартован «Адмирал Шеер». Его зенитные пушки сбили два бомбардировщика, и несколько летчиков спаслись на парашютах, приземлившись за Дитрихсдорфом. Во время последующих допросов они не дела ли тайны из того, что было главной целью их атаки:

— Да ваш проклятый карманный линкор, разумеется. Что же еще?

Но четыре года спустя удача покинула «Шеер». 9 апреля 1945 года, когда он стоял в портовом бассейне между «Арсеналом» и «Дейчер Верфт», его атаковали британские бомбардировщики. Орудия «Шеера» демонтировали для ремонта, и корабль, который был непобедимым на море, оказался беспомощен. Бомбы посыпались на него. Через несколько недель победители заполнили всю акваторию.

notes

Примечания

1

Адмиралтейство — военно-морское министерство Великобритании до 1964 г.

2

Сороковые широты (между 40° и 50° южной широты), знаменитые своими штормами.

3

Корабли британского флота, базировавшиеся в Гибралтаре.

4

Касательно рейдерских заданий «Пингвина» см. «Крейсер-призрак НК-33» Х. Й. Бреннеке (Уильям Кимбер, Лондон). *(Примеч. авт.)*

5

Буквально: «Если твой упрямый ум не хочет склониться, будущее тебе покажет» *(нем.)*.

6

Ласкар — матрос-индиец на европейском корабле.

7

Серанг — бонман.

8

Так точно, господин лейтенант *(нем.)*.

9

«Софи Сезар» — кодовое имя, данное «Адмиралу Шееру» до начала похода. *(Примеч. авт.)*

10

Квислинг Видкун (1887–1945) — лидер норвежских фашистов и с 1 февраля 1942 г. премьер-министр марионеточного правительства. Расстрелян после освобождения Норвегии. Имя Квислинга стало символом предательства.

Оборудованием для дешифровки этих приоритетных сигналов были оснащены только главные единицы немецкого флота. *(Примеч. авт.)*

12

Затоплен 26 декабря 1943 г. у Северного мыса британскими военно-морскими силами.

13

Имя говорит само за себя *(лат.)*.